

BMW  
GROUP



ROLLS-ROYCE  
MOTOR CARS LTD.



# DRIVING THE NEXT ERA

## BMW GROUP BERICHT 2023

Auf dem Weg zur elektrischen und digitalisierten Mobilität in einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft. Bericht über die ökonomische Leistung der BMW Group und ihren ökologischen und gesellschaftlichen Beitrag.

➤ [Link zum Online-Bericht](#)

# BMW GROUP BERICHT 2023

Die BMW Group blickt auf ein erfolgreiches Jahr 2023. Das Unternehmen wächst und ist profitabel zugleich. Die Marke BMW ist erneut die Nummer eins im Premiumsegment. Über alle Marken, Segmente und Antriebstechnologien bieten wir unseren Kundinnen und Kunden ein hochattraktives und innovatives Produktprogramm. Fahrzeuge mit vollelektrischen Antrieben sind dabei unser größter Wachstumstreiber. Unsere Visionsfahrzeuge zeigen gleichzeitig, wie wir die NEUE KLASSE als nächsten Innovationssprung auf den Weg bringen. Starke Kennzahlen zeigen, dass wir Kurs halten, ungeachtet der zahlreichen Herausforderungen im Umfeld.

Nähere Informationen zur BMW Group und zum Berichtsjahr 2023 finden sich im nachfolgenden Bericht.

## BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

KONZERNERGEBNIS VOR STEUERN in Mio. €

**17.096**

Deutlicher Rückgang zum Vorjahr



EBIT-MARGE IM SEGMENT AUTOMOBILE in %

**9,8**

Innerhalb des Korridors 8 bis 10%

EBIT-MARGE IM SEGMENT MOTORRÄDER in %

**8,1**

Innerhalb des Korridors 8 bis 10%

RoE IM SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN in %

**17,2**

Innerhalb des Korridors 17 bis 20%

MITARBEITENDE IM KONZERN am Jahresende

**154.950**

Leichter Anstieg zum Vorjahr



AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT AUTOMOBILE in Einheiten

**2.554.183**

Leichter Anstieg zum Vorjahr



AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT MOTORRÄDER in Einheiten

**209.066**

Leichter Anstieg zum Vorjahr



ANTEIL VOLLELEKTRISCHER AUTOMOBILE AN DEN AUSLIEFERUNGEN in %

**14,7**

Deutlicher Anstieg zum Vorjahr



Hierbei handelt es sich um eine vereinfachte Darstellung. Detaillierte Erläuterungen zu den Kennzahlen sowie die Kennzeichnung der Prüfungstiefe finden sich in den jeweiligen Berichtskapiteln.

ZUM KAPITEL →  
Die BMW Group Strategie

# STRATEGISCHE ZIELE DER BMW GROUP

## FINANZIELLE ZIELE

 EBT-Marge Konzern

> 10%


 EBIT-Marge im Segment Automobile

8 - 10%

 Return on Capital Employed im Segment Automobile

≥ 18%

## NICHTFINANZIELLE ZIELE – ZIELERREICHUNG BIS 2025

 Anteil von Frauen in Führungsfunktionen

22%




## NICHTFINANZIELLE ZIELE – ZIELERREICHUNG BIS 2030

 Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen

> 50%



 Reduzierung CO<sub>2</sub>-Emissionen je Fahrzeug in der Produktion

80%



 Reduzierung CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Nutzungsphase des Fahrzeugs

> 50%



 Reduzierung CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette

> 20%



---

5 Über diesen Bericht\*

---

## 1 – AN UNSERE STAKEHOLDER

---

9 BMW Group in Zahlen

12 Bericht des Aufsichtsrats

20 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

27 Der Vorstand

29 Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

32 Dialog mit den Stakeholdern

35 BMW Group und Kapitalmarkt

---

## 2 – ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

---

38 Die BMW Group im Überblick

42 Die BMW Group Strategie

52 Finanzielle Leistung

78 EU-Taxonomie

90 Produkte

104 Produktion und Lieferantennetzwerk

115 Mitarbeitende und Gesellschaft

123 Prognose

126 Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems

127 Risiken und Chancen

142 Compliance und Menschenrechte

146 Internes Kontrollsystem

147 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

---

## 3 – KONZERNABSCHLUSS

---

152 Gewinn- und Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente

153 Gesamtergebnisrechnung des Konzerns

154 Bilanz des Konzerns und der Segmente zum 31. Dezember 2023

156 Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente

158 Entwicklung des Konzerneigenkapitals

160 Konzernanhang

---

## 4 – BILANZEID UND VERMERKE DES PRÜFERS

---

244 Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzeid)

245 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

252 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

---

## 5 – VERGÜTUNGSBERICHT

---

256 Vergütungsbericht

256 Rückblick auf das Geschäftsjahr 2023 aus Vergütungssicht

257 Ausblick auf das Geschäftsjahr 2024

258 Vergütung der Mitglieder des Vorstands

297 Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

300 Vergleichende Darstellung der Vergütungs- und Ertragsentwicklung nach § 162 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 AktG

304 Sonstiges

305 Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

---

## 6 – WEITERE INFORMATIONEN

---

307 Weitere GRI-Informationen

318 SASB-Index

321 TCFD-Index

325 NFE-Index

326 Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben

328 BMW Group im Zehn-Jahres-Vergleich

330 Glossar und Kennzahlenerläuterung\*

337 Finanzkalender

338 Kontakt

---

\* Teil des zusammengefassten Lageberichts.



# INHALT

# ÜBER DIESEN BERICHT\*

## BERICHTSKONZEPT

### Integrierte Berichterstattung und strategische Ausrichtung

Die BMW Group sieht in der Vereinbarkeit von ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Belangen die Grundlage ihres wirtschaftlichen Erfolgs. Mit dem vorliegenden Bericht wollen wir einen qualifizierten Einblick in die BMW Group geben und unser Handeln transparent, nachvollziehbar und messbar machen. Dabei möchten wir unseren Stakeholdern aufzeigen, wie sich die ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Belange ergänzen, sich sogar bedingen können und welche externen Rahmenbedingungen das Unternehmen beeinflussen. Dazu erläutern wir [Die BMW Group Strategie](#) sowie die Weiterentwicklung und die Steuerung des Unternehmens anhand zentraler finanzieller und nichtfinanzieller Kennzahlen und Ziele [Kennzahlen Dashboard](#).

Am 12. März 2024 wurde der Jahresabschluss der BMW AG aufgestellt und die Freigabe zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses vom Vorstand erteilt. Im BMW Group Bericht (im Weiteren auch „der Bericht“) werden die Lageberichte der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) und des BMW Konzerns (BMW Group) zusammengefasst (zusammengefasster Lagebericht).

Der Bericht gliedert sich in folgende Abschnitte:

- 1 – An unsere Stakeholder
- 2 – Zusammengefasster Lagebericht
- 3 – Konzernabschluss
- 4 – Bilanzeid und Vermerke des Prüfers
- 5 – Vergütungsbericht
- 6 – Weitere Informationen

### Ausblick auf die Berichterstattung für das Jahr 2024

Die nichtfinanziellen Offenlegungspflichten entwickeln sich kontinuierlich weiter. Ab dem Berichtsjahr 2024 gelten für die BMW Group die Transparenzanforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und der European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Aktuell laufen die Umsetzung der neuen Nachhaltigkeitsberichtsstandards sowie die Analyse über die Auswirkungen auf Struktur und Umfang des (Lage-)Berichts der BMW Group. [GRI-Index: 2-4](#)

## ANGEWANDTE RAHMENWERKE

Der vorliegende Bericht basiert auf den folgenden Berichts- und Bilanzierungsstandards.

### Zusammengefasster Lagebericht

Folgende gesetzliche Rahmenwerke liegen dem Lagebericht zugrunde:

- Deutsches Handelsgesetzbuch (HGB), unter anderem
  - Inhalt des Lageberichts nach §§ 289 und 315 HGB
  - Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung (NFE) für Konzern- und Gesellschaftsebene nach §§ 289 b und 315 b HGB [NFE-Index](#)
  - Deutsche Rechnungslegungsstandards (DRS 20) zur Konkretisierung der HGB-Anforderungen
- Deutsches Aktiengesetz (AktG)
- Taxonomie-Verordnung (Verordnung [EU] 2020/852 des Europäischen Rats und des Europäischen Parlaments über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung [EU] 2019/2088) inklusive ihrer Delegierten Verordnungen [EU-Taxonomie](#)

\* Teil des zusammengefassten Lageberichts.

Weiterhin orientiert sich der Lagebericht an:

- Leitlinien zu alternativen Leistungskennzahlen der Europäischen Wertpapier- und Marktaufsichtsbehörde (ESMA)
- Deutscher Corporate Governance Kodex (DCGK)

Darüber hinaus wird auf folgende Berichtsstandards und Transparenzanforderungen im Lagebericht Bezug genommen:

- GRI-Standards 2021 der Global Reporting Initiative (GRI) ([↗ GRI-Index](#))
- Anlehnung an die SASB-Standards des Sustainable Accounting Standards Board ([↗ SASB-Index](#))
- Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) ([↗ TCFD-Index](#))

### Konzernabschluss der BMW AG

Der Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2023 ist nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie den ergänzenden Vorschriften des § 315 e Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt.

## WEITERE INFORMATIONEN ZUM BERICHT

### Veröffentlichung und Geltungsbereich

Der Bericht erscheint jährlich zur BMW Group Jahreskonferenz – zuletzt am 15. März 2023 – und wird auf Deutsch und Englisch auf der Website der BMW Group veröffentlicht. Der [↗ GRI-Index](#) ist in einem separaten Dokument ebenfalls auf der Website zugänglich. Der Berichtszeitraum umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023. Die Aussagen im Bericht beziehen sich grundsätzlich auf den Konsolidierungskreis der BMW Group. Abweichungen hiervon sind entsprechend gekennzeichnet. Der Bericht 2024 wird im März 2025 erscheinen. [↗ GRI-Index: 2-2, 2-3, 2-4](#)

### Externe Prüfung

Der Bericht, bestehend aus dem zusammengefassten Lagebericht, dem Konzernabschluss und den weiteren GRI-Informationen, wird durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC beziehungsweise „der Abschlussprüfer“) einer jährlichen unabhängigen Prüfung unterzogen. Nicht geprüfte Bestandteile sind entsprechend gekennzeichnet. Mit der externen Prüfung wollen wir die Verlässlichkeit und Vertrauenswürdigkeit der angegebenen Informationen für die Öffentlichkeit nachvollziehbar dokumentieren. Die externe Prüfung unterstützt den Aufsichtsrat der BMW AG bei der Erfüllung seiner Prüfungspflicht. Links und Angaben, die auf Informationen außerhalb des Berichts und des GRI-Index verweisen, sind nicht Teil der Prüfung. Der [↗ Vergütungsbericht 2023](#) wurde nach den Anforderungen des § 162 AktG erstellt und durch PwC inhaltlich geprüft.

PwC hat den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht für das Berichtsjahr 2023 geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der [↗ Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers](#) und der [↗ Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers](#) zu Angaben der nichtfinanziellen Berichterstattung enthalten dazu nähere Informationen.

Die Inhalte der NFE nach den §§ 289 b ff. und 315 b ff. HGB wurden einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterzogen und sind mit dem Symbol [\[ \]](#) kenntlich gemacht. Ebenfalls wurden das Kapitel [↗ Dialog mit den Stakeholdern](#) und die weiterführenden Informationen im Kapitel [↗ Weitere GRI-Informationen](#) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterzogen. Die Informationen im [↗ SASB-Index](#) lassen wir auf freiwilliger Basis gleichermaßen einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterziehen. Der [↗ TCFD-Index](#) verweist auf die entsprechenden Kapitel, in denen die jeweilige Prüfungstiefe gekennzeichnet ist. Einzelne Teile der [↗ NFE](#) sowie die weiteren Inhalte des zusammengefassten Lageberichts wurden zudem einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit unterzogen.

### Wesentlichkeitsanalyse

Die wesentlichen Themen der nichtfinanziellen Berichterstattung basieren auch im Berichtsjahr auf der Wesentlichkeitsanalyse, die die BMW Group im Jahr 2022 in Übereinstimmung mit §§ 289 c und 315 c HGB durchgeführt und für das Berichtsjahr 2023 validiert hat. Demnach sind unverändert die Themen wesentlich, bei denen die Handlungen der BMW Group erhebliche Nachhaltigkeitsauswirkungen auf die Umwelt und Gesellschaft haben können (inside-out) und die eine hohe Geschäftsrelevanz für die BMW Group haben können (outside-in). Als Ergebnis fokussieren wir uns auf die Themen alternative Antriebstechnologien [↗ Elektromobilität](#), Dekarbonisierung entlang der Wertschöpfungskette [↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen](#), Responsible Sourcing [↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk](#), Ressourcenmanagement nach dem Prinzip der Kreislaufwirtschaft [↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien](#) sowie das Thema Compliance [↗ Compliance und Menschenrechte](#), Mitarbeitervielfalt und Chancengleichheit [↗ Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion](#) sowie ein attraktiver Arbeitsplatz [↗ Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterentwicklung](#) haben ebenfalls einen hohen Stellenwert innerhalb der BMW Group. Teil der GRI-Berichterstattung sind außerdem Themen, die gemäß dem Konzept der doppelten Wesentlichkeit (verpflichtend anzuwenden ab 2024 gemäß der Corporate Sustainability Reporting Directive) erhebliche Nachhaltigkeitsauswirkungen (inside-out) oder eine hohe Geschäftsrelevanz (outside-in) haben (können) und damit wesentlich sind. Dabei handelt es sich um die Themen

verantwortungsvolle Digitalisierung [↗ Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung](#), Produkt- und Verkehrssicherheit [↗ Produktqualität und -sicherheit](#), Arbeits- und Gesundheitsschutz [↗ Gesundheit und Leistungsfähigkeit](#) sowie nachhaltige Governance [↗ Steuerung](#).

### Zusammenhänge mit Beträgen im Konzernabschluss

Für jeden Sachverhalt wurde geprüft, ob es Beträge im Konzernabschluss gibt, die für das Verständnis der NFE erforderlich und daher auszuweisen sowie zu erläutern sind.

### Sustainable Development Goals

Die BMW Group kann mit ihren Geschäftstätigkeiten einen direkten Beitrag zur Erreichung der Sustainable Development Goals (SDGs) leisten. Dies sind insbesondere SDG 3, 8, 9, 12 und 13. Über die Bedeutung dieser Ziele für die BMW Group informieren wir auf unserer [Website](#).

### Zukunftsgerichtete Aussagen

Der Bericht enthält in die Zukunft gerichtete Aussagen, die auf den aktuellen Annahmen und Prognosen der BMW Group beruhen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannte Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, die Entwicklung oder die Leistung des Unternehmens wesentlich von hier gegebenen Einschätzungen abweichen.

### Aufbereitung von nichtfinanziellen Kennzahlen

Die Aufbereitung einzelner nichtfinanzieller Kennzahlen der BMW Group ist mit zahlreichen Schätzungen und Bewertungen verbunden. Einige sind komplex und von Natur aus subjektiv oder unterliegen anderen Unsicherheiten. Zudem entwickelt die BMW Group ihre Richtlinien und Verfahrensweisen mit Bezug auf ihre nichtfinanziellen Kennzahlen fortlaufend weiter. Dabei ist es nicht immer praktikabel, neue Richtlinien und Verfahrensweisen auf bereits abgelaufene Berichtszeiträume entsprechend anzuwenden. Auch wenn die Ermittlungsmethodik für Kennzahlen der gängigen Praxis folgt, sind einzelne Kennzahlen nicht direkt mit den Werten anderer Unternehmen vergleichbar.

Darüber hinaus ist die BMW Group darauf angewiesen, dass Dritte relevante Daten korrekt an die BMW Group melden. Dies gilt beispielsweise bei unabhängigen Händlern, die in der

überwiegenden Mehrzahl die Auslieferungen\* von Fahrzeugen an die BMW Group übermitteln, oder Lieferanten, die der BMW Group Daten zur Umsetzung vereinbarter CO<sub>2</sub>e-reduzierender Maßnahmen zur Verfügung stellen.

### Erklärung zur Unternehmensführung

Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG berichten jährlich in der zusammengefassten Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289 f, 315 d HGB über die Corporate Governance der Gesellschaft und des Konzerns. Die Erklärung zur Unternehmensführung wird auf der Internetseite der BMW AG unter [www.bmwgroup.com/ezu](http://www.bmwgroup.com/ezu) öffentlich zugänglich gemacht. Sie enthält auch die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG.

### Redaktionelle Anmerkungen

Die im Bericht erfassten Kennzahlen sind kaufmännisch gerundet. Dies kann in Einzelfällen dazu führen, dass sich Werte nicht exakt zur angegebenen Summe addieren und sich Prozentangaben nicht aus den dargestellten Werten ergeben.

Die zusammengefassten Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch sind in den [Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben](#) zu finden.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit folgen wir den Empfehlungen des Rats für deutsche Rechtschreibung und verzichten auf verkürzte Formen. Geschlechtsspezifische beziehungsweise geschlechterneutrale Formulierungen wenden wir nur auf gängige Begriffe an. Die jeweils gewählte Form gilt gleichermaßen für alle Geschlechter.

\* Definition des Begriffs Auslieferungen siehe [Glossar](#).

9	<a href="#">BMW Group in Zahlen</a>
12	<a href="#">Bericht des Aufsichtsrats</a>
20	<a href="#">Vorwort des Vorstandsvorsitzenden</a>
27	<a href="#">Der Vorstand</a>
29	<a href="#">Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat</a>
32	<a href="#">Dialog mit den Stakeholdern</a>
35	<a href="#">BMW Group und Kapitalmarkt</a>

# 01 AN UNSERE STAKEHOLDER



# BMW GROUP IN ZAHLEN

## BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung in %
<b>KONZERN</b>						
Ergebnis vor Steuern in Mio. €	7.118	5.222	16.060	23.509	17.096	- 27,3
Mitarbeitende am Jahresende <sup>1</sup>	126.016	120.726	118.909	149.475	154.950	3,7
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group <sup>2</sup>	17,2	17,8	18,8	20,2	20,8	3,0
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>						
EBIT-Marge in %	4,9	2,7	10,3	8,6	9,8	14,0
RoCE in % <sup>3</sup>	29,0	12,7	24,0	18,1	20,2	11,6
Auslieferungen <sup>4</sup>	2.537.504	2.325.179	2.521.514	2.399.632	2.554.183	6,4
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen (in %)	1,6	1,9	4,1	9,0	14,7	63,3
CO <sub>2</sub> -Emissionen EU-Neuwagenflotte (in g/km) <sup>5, 6, 7</sup>	127,0	99,1 (135,0) <sup>8</sup>	115,9	105,0	102,1	- 2,8
CO <sub>2</sub> -Emissionen je produziertes Fahrzeug (in t) <sup>9</sup>	0,40	0,35	0,33	0,32	0,28	- 12,5
<b>SEGMENT MOTORRÄDER</b>						
EBIT-Marge in %	8,2	4,5	8,3	8,1	8,1	-
RoCE in % <sup>10</sup>	29,4	15,0	21,9	24,9	22,1	- 11,2
Auslieferungen	175.162	169.272	194.261	202.895	209.066	3,0
<b>SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN</b>						
RoE in %	15,0	11,2	22,6	17,9	17,2	- 3,9

<sup>1</sup> Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeitendenbegriffs (zur Definition siehe [Glossar](#)).

<sup>2</sup> Die Neudefinition des Mitarbeitendenbegriffs (siehe Fußnote 1) hat auch Auswirkungen auf den Frauenanteil.

<sup>3</sup> Seit dem Berichtsjahr 2022 gilt eine neue Definition des RoCE (zur Definition siehe [Glossar](#)). Der Wert 2021 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2021 vor Anpassung: 59,9%).

<sup>4</sup> Auslieferung einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (2019: 538.612 Automobile, 2020: 602.247 Automobile, 2021: 651.236 Automobile, 1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile).

<sup>5</sup> EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 Wert gemäß Umstellung auf WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), Werte 2018 bis 2020 gemäß Neuem Europäischem Fahrzyklus (NEFZ).

<sup>6</sup> Es handelt sich um eine vorläufige interne Berechnung mit einer potenziellen Schwankungsbreite von +/- 0,5 g CO<sub>2</sub>/km, da nicht von allen EU-Staaten offizielle Zulassungszahlen der Behörden zur Verfügung gestellt werden. Offiziell von der EU-Kommission veröffentlichte Werte stehen voraussichtlich erst im November des Folgejahres zur Verfügung.

<sup>7</sup> Inkl. Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung.

<sup>8</sup> Zur besseren Vergleichbarkeit hat eine Umrechnung der 2020-NEFZ-Werte auf WLTP unter Bereinigung der gültigen Flexibilitäten stattgefunden – konkret von 99 g CO<sub>2</sub>/km gemäß NEFZ (inkl. 5 g CO<sub>2</sub>/km Phase-in, 7,5 g CO<sub>2</sub>/km Supercredits und 2,4 g CO<sub>2</sub>/km Ökoinnovationen) auf 135 g CO<sub>2</sub>/km gemäß WLTP (ohne Flexibilitäten). 2020 war eine Phase-in-Regelung sowie die Anrechnung von Supercredits möglich, die ab 2021 entfielen.

<sup>9</sup> Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO<sub>2</sub>-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2 Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA [jeweils in der aktuellsten, gültigen Version: 12/2023] sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO<sub>2</sub> der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (zum Beispiel Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung).

<sup>10</sup> Seit dem Berichtsjahr 2022 gilt eine neue Definition des RoCE (zur Definition siehe [Glossar](#)). Der Wert 2021 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2021 vor Anpassung: 35,9%).

## WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN

in Mio. €	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung in %
<b>Gesamtinvestitionen<sup>1</sup></b>	7.784	6.222	7.518	10.610	11.440	7,8
<b>Abschreibungen</b>	6.017	6.143	6.495	8.566	8.974	4,8
<b>Free Cashflow Segment Automobile</b>	2.567	3.395	6.354	11.071	6.942	- 37,3
<b>Konzernumsatzerlöse</b>	<b>104.210</b>	<b>98.990</b>	<b>111.239</b>	<b>142.610</b>	<b>155.498</b>	<b>9,0</b>
Automobile	91.682	80.853	95.476	123.602	132.277	7,0
Motorräder	2.368	2.284	2.748	3.176	3.214	1,2
Finanzdienstleistungen	29.598	30.044	32.867	35.122	36.227	3,1
Sonstige Gesellschaften	5	3	5	8	11	37,5
Konsolidierungen	- 19.443	- 14.194	- 19.857	- 19.298	- 16.231	- 15,9
<b>Konzernergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)</b>	<b>7.411</b>	<b>4.830</b>	<b>13.400</b>	<b>13.999</b>	<b>18.482</b>	<b>32,0</b>
Automobile	4.499	2.162	9.870	10.635	12.981	22,1
Motorräder	194	103	227	257	259	0,8
Finanzdienstleistungen	2.312	1.721	3.701	3.163	3.055	- 3,4
Sonstige Gesellschaften	29	36	- 8	- 203	- 13	- 93,6
Konsolidierungen	377	808	- 390	147	2.200	-
<b>Konzernergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>7.118</b>	<b>5.222</b>	<b>16.060</b>	<b>23.509</b>	<b>17.096</b>	<b>- 27,3</b>
Automobile	4.467	2.722	11.805	18.918	12.642	- 33,2
Motorräder	187	100	228	269	258	- 4,1
Finanzdienstleistungen	2.272	1.725	3.753	3.205	2.962	- 7,6
Sonstige Gesellschaften	- 96	- 235	531	995	- 100	-
Konsolidierungen	288	910	- 257	122	1.334	-
<b>Steuern auf das Konzernergebnis</b>	<b>- 2.140</b>	<b>- 1.365</b>	<b>- 3.597</b>	<b>- 4.927</b>	<b>- 4.931</b>	<b>0,1</b>
<b>Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen</b>	<b>4.978</b>	<b>3.857</b>	<b>12.463</b>	<b>18.582</b>	<b>12.165</b>	<b>- 34,5</b>
Ergebnis aus aufgegebenem Geschäftsbereich	44	-	-	-	-	-
<b>Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag</b>	<b>5.022</b>	<b>3.857</b>	<b>12.463</b>	<b>18.582</b>	<b>12.165</b>	<b>- 34,5</b>
<b>Ergebnis in € je Stammaktie/Vorzugsaktie</b>	<b>7,47/7,49</b>	<b>5,73/5,75</b>	<b>18,77/18,79</b>	<b>27,31/27,33</b>	<b>17,67/17,69</b>	<b>- 35,3/- 35,3</b>
<b>Umsatzrendite vor Steuern<sup>2</sup> in %</b>	<b>6,8</b>	<b>5,3</b>	<b>14,4</b>	<b>16,5</b>	<b>11,0</b>	<b>- 33,3</b>

<sup>1</sup> Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten, übrige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

<sup>2</sup> Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen.

## WEITERE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung in %
<b>KONZERN</b>						
Investitionen in Aus- und Weiterbildung (in Mio. €) <sup>1</sup>	370	279	389	416	469	12,7
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>						
Auslieferungen nach Marken						
BMW <sup>2</sup>	2.184.939	2.028.841	2.213.790	2.100.689	2.252.793	7,2
MINI	347.465	292.582	302.138	292.922	295.358	0,8
Rolls-Royce	5.100	3.756	5.586	6.021	6.032	0,2
<b>Gesamt<sup>2</sup></b>	<b>2.537.504</b>	<b>2.325.179</b>	<b>2.521.514</b>	<b>2.399.632</b>	<b>2.554.183</b>	<b>6,4</b>
Produktion nach Marken						
BMW <sup>3</sup>	2.205.841	1.980.740	2.166.644	2.089.801	2.340.547	12,0
MINI	352.729	271.121	288.713	286.265	315.196	10,1
Rolls-Royce	5.455	3.776	5.912	6.239	6.179	-1,0
<b>Gesamt<sup>3</sup></b>	<b>2.564.025</b>	<b>2.255.637</b>	<b>2.461.269</b>	<b>2.382.305</b>	<b>2.661.922</b>	<b>11,7</b>
Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug (in MWh) <sup>4</sup>	2,04	2,12	2,10	2,13	1,97	-7,5
<b>SEGMENT MOTORRÄDER</b>						
Produktion						
BMW	187.116	168.104	187.500	215.932	221.988	2,8
<b>SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN</b>						
Neuverträge mit Endkunden	2.003.782	1.845.271	1.956.514	1.545.490	1.542.514	-0,2

<sup>1</sup> Weiterbildung der Mitarbeitenden und Zeitarbeitskräfte der BMW Group in den konsolidierten Gesellschaften weltweit. Datenerhebung über Direkterfassung der Teilnehmer sowie zu einem kleinen Teil über qualifizierte Hochrechnung. Die Daten umfassen auch E-Learning-Formate.

<sup>2</sup> Auslieferung einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (2019: 538.612 Automobile, 2020: 602.247 Automobile, 2021: 651.236 Automobile, 1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile).

<sup>3</sup> Produktion einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (2019: 536.509 Automobile, 2020: 602.935 Automobile, 2021: 700.777 Automobile, 1. Januar bis 10. Februar 2022: 58.507 Automobile).

<sup>4</sup> Effizienzkennzahl berechnet aus den absoluten Energieverbräuchen (bereinigt um KWK-Verluste) der Automobilproduktion (BMW Group Werke, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung).

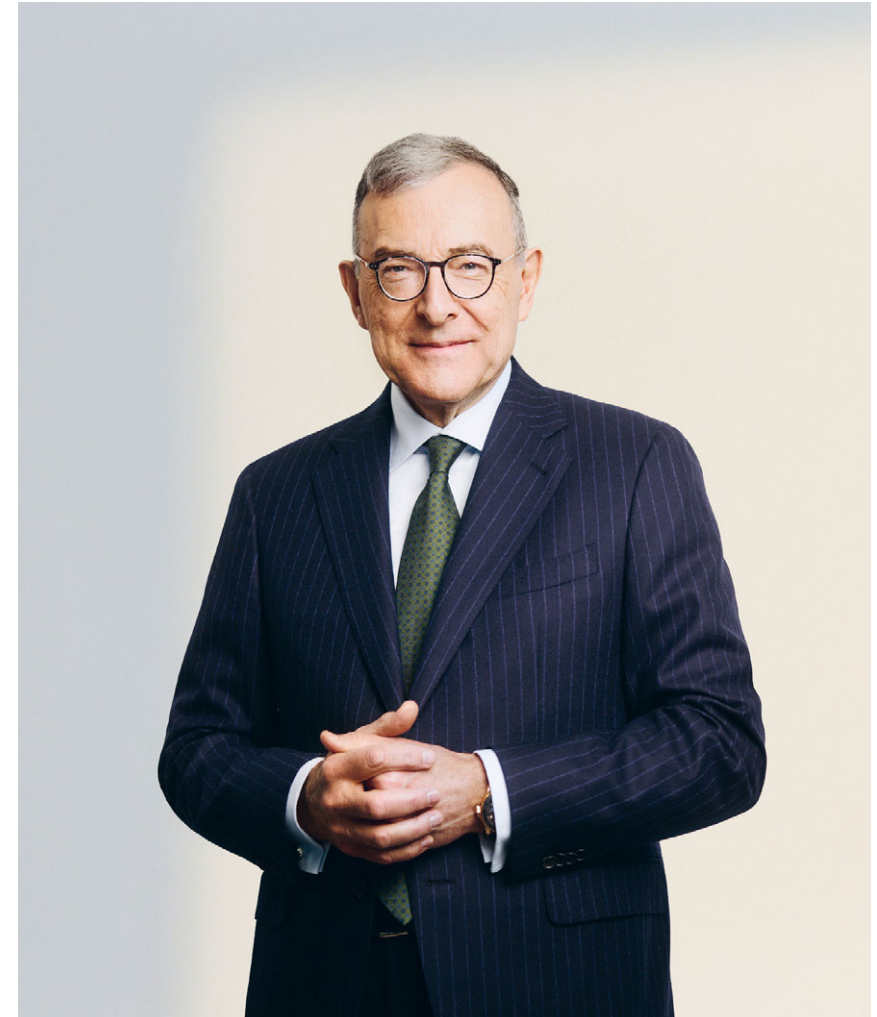
# BERICHT DES AUF SICHTSRATS

## SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE,

wir blicken zurück auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2023, in dem die BMW Group den Hochlauf der Elektromobilität weiter entscheidend vorangetrieben hat. Ein Anteil von fast 15% vollelektrischen Automobilen am Gesamtabsatz bezeugt dies eindrucksvoll. Der 2023 erreichte Bestwert bei den gesamten Auslieferungen über alle Antriebsarten und die Spitzenposition der Marke BMW im weltweiten Premiumsegment zeigen zugleich, dass der BMW Weg der flexiblen Antriebsstrategie der richtige ist. Konsequente Entscheidungen mit Weitblick haben diesen gesamtunternehmerischen Erfolg ermöglicht und machen das Unternehmen widerstandsfähig, gerade auch in volatilen Zeiten.

Auch beim Thema Nachhaltigkeit haben wir 2023 viel erreicht und den Flottenziel-Grenzwert der EU für CO<sub>2</sub>-Emissionen mit unserer Fahrzeugflotte erneut deutlich unterschritten.

2024 wird ein aufregendes Jahr für die BMW Group, mit einer Rekordzahl an Produktanläufen. Wir sind überzeugt: Dank einer starken Belegschaft, ihrer Begeisterungsfähigkeit und ihrer Präzision werden wir die anstehenden Herausforderungen meistern und uns mit unserer weitgespannten Produktpalette über alle Marken und Antriebsarten weiter vom Wettbewerb absetzen. Die begeisterten Reaktionen auf die Präsentation des BMW VISION Neue Klasse auf der IAA Mobility in München zeigen: Ihr Unternehmen ist auf dem richtigen Weg!



**Norbert Reithofer**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats

### Schwerpunkte der Tätigkeit des Aufsichtsrats im vergangenen Geschäftsjahr

Der Aufsichtsrat hat die ihm obliegenden Aufgaben auch im Geschäftsjahr 2023 mit großer Sorgfalt wahrgenommen:

Wir haben die Geschäftsführung auf der Grundlage von ausführlichen Berichten des Vorstands laufend und gründlich überwacht und den Vorstand bei der Leitung und der strategischen Weiterentwicklung des Unternehmens beratend begleitet. Unser besonderer Fokus lag dabei auf der konsequenten Fortschreibung der Elektrifizierungsstrategie mit Ausdehnung auf alle Segmente und Marken und auf der Umsetzung der Unternehmensstrategie in den Bereichen Digitalisierung und Nachhaltigkeit. In jeder der fünf Sitzungen (darunter eine zweitägige Sitzung) haben wir im Aufsichtsratsplenum die Lage des Unternehmens mit dem Vorstand ausführlich erörtert. Über Angelegenheiten von besonderer Bedeutung hat der Vorstand den Aufsichtsrat auch außerhalb der Sitzungen informiert. Darüber hinaus war ich im regelmäßigen persönlichen Austausch mit dem Vorstandsvorsitzenden. Auch der Vorsitzende des Prüfungsausschusses stand mit dem Finanzvorstand und mit Vertretern des Abschlussprüfers außerhalb der Sitzungen im direkten Kontakt. Aufsichtsratsinterne Themen und Personalangelegenheiten haben wir regelmäßig ohne den Vorstand behandelt. Die Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sowie mit dem Vorstand war vertrauensvoll, wertschätzend und konstruktiv. Zu den Sitzungsthemen wurden jeweils vorab ausführliche Unterlagen an die Mitglieder verteilt. Die Anteilseigner- und die Arbeitnehmervertreterinnen und -vertreter bereiteten sich zudem regelmäßig in getrennten Vorbesprechungen auf die Sitzungen vor.

Der Vorstand hat uns in jeder Sitzung im **Bericht zur Lage des Unternehmens** über die aktuelle Geschäftsentwicklung der BMW Group informiert. Die Absatzentwicklung, differenziert nach Marken, Marktsegmenten und Marktregionen sowie betrachtet im Wettbewerbsvergleich und mit besonderem Fokus auf den Elektrofahrzeugen, war dabei regelmäßiges Thema, ebenso wie der Überblick zu wesentlichen Finanzkennzahlen und zur Liquiditätssituation der BMW Group.

Die **Unternehmensstrategie** einschließlich der Nachhaltigkeit war ein Kernthema der Aufsichtsratsarbeit. Der Vorstand hat uns nach einer Analyse des automobilen Umfelds und der geopolitischen Entwicklungen ausführlich die Strategie zur konsequenten Umsetzung der automobilen Transformation in den Bereichen Elektrifizierung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit dargelegt und dabei die Kreislaufwirtschaft als zentrales Element der nachhaltigen Unternehmensausrichtung hervorgehoben. Dabei wurden die ambitionierten CO<sub>2</sub>-Ziele der BMW Group bis zum Jahr 2030 bekräftigt. Im Bereich Digitalisierung hat der Vorstand die NEUE KLASSE als Maßstab für ein ganzheitliches Kundenerlebnis ins Zentrum seiner Ausführungen gestellt. Daneben hat er uns die Digitalisierung wesentlicher Unternehmensprozesse erläutert. Weiter waren die Marktstrategien mit Fokus auf China und

Europa, die Resilienz der Lieferketten sowie das ganzheitliche, unternehmensweite Performanceprogramm Gegenstand des ausführlichen Vorstandsberichts. Eine Wettbewerbsbetrachtung und der Ausblick auf das Produktportfolio rundeten die Präsentation ab.

Über aktuelle Themen und Projekte aus der Strategiearbeit und den Umsetzungsstatus der Strategie hat uns der Vorstand in jeder Sitzung informiert und uns dabei über aktuelle Ereignisse im Unternehmen berichtet, wie den erfolgreichen Auftritt der BMW Group auf der IAA Mobility in München, die Weltpremiere des vollelektrischen BMW iX2 und des BMW iX5 Hydrogen auf der Japan Mobility Show sowie die Durchführung der größten internen Trainingsmaßnahme „Digital Boost“.

Auch die **Entwicklung wesentlicher strategischer Kooperationen** hat der Aufsichtsrat aufmerksam verfolgt. Besonders im Fokus stand dabei erneut der Markt China mit dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive und der Kooperation mit Great Wall Motors zur Produktion eines vollelektrischen MINI. Wir wurden auch über den Status bei den Beteiligungen an YOUR NOW informiert.

Mit **Nachhaltigkeits- und ESG-Themen** haben wir uns regelmäßig befasst. Im Rahmen des Berichts über Aktuelles aus dem Unternehmen hat uns der Vorstand unter anderem über die Kooperation IONITY zu Schnellladnetzwerken, den Umbau der Werke in Oxford und Swindon für die Produktion vollelektrischer Fahrzeuge der Marke MINI sowie den erfolgreichen Bürgerentscheid in Irlbach-Straßkirchen zum geplanten Bau eines neuen Werks der BMW Group zur Produktion von Hochvoltbatterien informiert. Auszeichnungen der BMW Group für Aktivitäten zur Nachhaltigkeitsstrategie durch eine Unternehmensberatung und die Automobilwoche als Nummer eins in der Kategorie Automobilhersteller sowie durch das Fair Pay Innovation Lab als „Fair Pay Leader (Gold)“ haben wir gerne zur Kenntnis genommen.

Im Rahmen einer Präsentation zur Nachhaltigkeitswahrnehmung der BMW Group und ihrer Marken haben wir die Zielsetzungen in der Unternehmensstrategie im ESG-Bereich vertieft und uns mit der Unternehmenskommunikation zu Nachhaltigkeitsthemen sowie der Berichterstattung darüber in den Medien befasst. Zum Thema Energietransformation bei der BMW Group und Dekarbonisierung der BMW Group Standorte ließen wir uns insbesondere die Weiterentwicklung des Energiemanagements und die Strategie zur Umstellung auf erneuerbare Energieträger an den bestehenden Produktionsstandorten bis 2030 erläutern. Auch über die Planung neuer Strukturen (wie etwa des Werks Debrecen mit Produktionsstart im Jahr 2025) ohne fossile Brennstoffe ließen wir uns berichten.

Im Rahmen unserer Befassung mit der **Corporate Governance** haben wir die 2022 eingeführte Qualifikationsmatrix des Aufsichtsrats punktuell weiterentwickelt und aktualisiert. Nach einer Selbstüberprüfung sind wir zu dem Ergebnis gelangt, dass der Aufsichtsrat in seiner Zusammensetzung zum 31. Dezember 2023 die Zielsetzungen aus dem Diversitätskonzept und dem Kompetenzprofil voll erfüllt.

In der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex vom Dezember 2023 haben Vorstand und Aufsichtsrat bestätigt, den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 ohne Ausnahme entsprochen zu haben und diese auch künftig vollständig zu befolgen.

Auch mit dem Compliance-Management-System im Unternehmen haben wir uns gründlich befasst. In seinem Jahresbericht stellte uns der Chief Compliance Officer die strukturelle und inhaltliche Weiterentwicklung des BMW Group Compliance-Management-Systems sowie die Überarbeitung der Compliance-Regelungslandschaft vor. Die Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und der Umgang mit Einzelfällen waren ebenfalls Gegenstand des Berichts. Der Chief Compliance Officer ging außerdem auf die Compliance Days am Standort München mit einer Botschaft des Vorstandsvorsitzenden als „Tone from the Top“ sowie operative Maßnahmen zur Compliance-Prävention ein.

In jeder Sitzung hat uns der Vorstand über den aktuellen Stand wichtiger gesetzlicher Rahmenbedingungen und Regulierungsvorhaben informiert, insbesondere der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung der EU („Fit for 55“) und der Abgasnorm Euro 7.

Der Aufsichtsrat hat sich intensiv mit der **Vorstandsvergütung** befasst. Er hat die Zielausprägung, die Maximalvergütung und die voraussichtliche Höhe der Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2023 überprüft und dabei insbesondere die Unternehmensentwicklung sowie die Entwicklung der Vergütung der oberen Führungskräfte und der inländischen Mitarbeiter über die vergangenen Jahre berücksichtigt. Auf der Grundlage von Marktvergleichen eines externen unabhängigen Vergütungsberaters und mündlicher Beratung sind wir zu der Einschätzung gelangt, dass die an die Vorstandsmitglieder gezahlte Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 sowie die Zielvergütung für 2023 angemessen sind. Detaillierte Informationen zur Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2023 finden Sie in unserem Vergütungsbericht. Die Zielsetzungen für die variable Vergütung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2024 haben wir, abgeleitet aus der Unternehmensplanung für 2024, der längerfristigen Unternehmensplanung und der Unternehmensstrategie mit ihren ESG-Zielen, im Dezember 2023 nach gründlicher Vorbereitung durch den Personalausschuss verabschiedet.

Über den jeweils aktuellen Status bei der Erreichung der festgelegten finanziellen KPIs sowie der KPIs bei den ESG-Zielen, wie Auslieferungen vollelektrischer Automobile, CO<sub>2</sub>-Flottenwert, Arbeitgeberattraktivität und Diversity, wurden wir vom Vorstand halbjährlich auf dem Laufenden gehalten.

Zudem standen **Schwerpunkthemen aus den einzelnen Vorstandsressorts** auf unserer Agenda. Die Märkte USA, Kanada und Mexiko sowie die Märkte des „Fourth Pillar“, insbesondere Indien, Südkorea und Japan, standen im Mittelpunkt eines vertieften Vertriebsberichts. Eingehend befassten wir uns dabei mit der regionalen Resilienz und der Wachstumsstrategie für diese Märkte.

Im ausführlichen Risikobericht ließen wir uns Struktur und Arbeitsweise des Risikomanagementsystems vorstellen. Ein wichtiger Fokus lag auf den geopolitischen Risiken, insbesondere in den Bereichen Einkauf/Lieferketten und Absatzmärkte, und der Darstellung von Maßnahmen zur Risikoreduzierung. Zum Thema Informationssicherheit mit Schwerpunkt auf der IT-Sicherheit ließen wir uns insbesondere Aufbau und Funktionsweise des Managementsystems zur Informationssicherheit und die Struktur des IT-Sicherheitsrisikomodells sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen und ihre Wirksamkeit erläutern. Zum Segment Finanzdienstleistungen hat uns der Vorstand die Geschäftsentwicklung, geschäftsspezifische Risiken und aktuelle Projekte vorgestellt. Über zentrale Themen aus dem Konzernfinanzwesen, wie die Finanzmittelbeschaffung, die Liquiditätssteuerung, die Sicherungsstrategien bei Preis- und Währungsrisiken sowie den aktuellen Stand der Aktienrückkaufprogramme, ließen wir uns ebenfalls berichten.

Im Rahmen des Berichts zu Personalstrategien haben wir uns mit den Themen Arbeitgeberattraktivität, Mitarbeiterperformance und -engagement sowie Arbeitskräfteverfügbarkeit beschäftigt. Der Vorstand hat uns außerdem über den aktuellen Stand der Diversity-Konzepte im Unternehmen sowie der Zielerreichung bei der Erhöhung der Frauenanteile auf den verschiedenen Ebenen informiert.

Nach der im Dezember 2022 erteilten Zustimmung zur Planung einer virtuellen ordentlichen Hauptversammlung 2023 stimmte der Aufsichtsrat gemäß der damals noch geltenden gesetzlichen Übergangsregelung im März 2023 dem vom Vorstand vorgeschlagenen detaillierten Konzept zu. Bezogen auf die Hauptversammlung 2024 hat der Vorstand dem Aufsichtsrat die Gründe seiner Entscheidung für das virtuelle Format erläutert.

Ausführlich hat sich der Aufsichtsrat mit der **längerfristigen Planung zur Geschäftsentwicklung** beschäftigt. Im Hinblick auf den Hochlauf der Elektromobilität in einem weiterhin herausfordernden und volatilen Umfeld stand dabei die Sicherstellung der Wachstums- und Renditeansprüche im Mittelpunkt. Der Vorstand hat uns die Planung für die verschiedenen Fahrzeug- und Unternehmenssegmente und die ambitionierten langfristigen Ziele erläutert und dabei die zentralen Zielsetzungen zu Wachstum, Marktanteilen und Profitabilität bestätigt. Wesentliche Kennzahlen der Finanzplanung wurden für alle Segmente dargelegt sowie Chancen und Risiken für den Planungszeitraum aufgezeigt. Nach gründlicher Prüfung hat der Aufsichtsrat der Planung des Vorstands zugestimmt.

Die **Planung für die Geschäftsentwicklung** im Geschäftsjahr 2024 hat uns der Vorstand im Dezember 2023 vorgestellt. Nach eingehender Erörterung mit dem Vorstand haben wir auch dazu unsere Zustimmung gegeben.

In regelmäßigen Gesprächen habe ich mich auch im Berichtsjahr 2023 mit Investorenvertretern über aufsichtsratsspezifische Themen ausgetauscht. Corporate-Governance-Fragen wie die Nachfolgeplanung für den Aufsichtsrat, das System der Vorstandsvergütung und das künftige Format der Hauptversammlung waren dabei ebenso Thema wie die Arbeit der Ausschüsse und die Behandlung von geopolitischen Risiken im Aufsichtsrat.

Die Aufsichtsratsmitglieder haben 2023 mit Unterstützung des Unternehmens **Fortbildungen** zu verschiedenen Themen besucht: Im Rahmen unserer Sitzung im Juli haben wir uns im Werk Leipzig unter dem Titel „BMW Group Produktion – Elektrisiert. Digital. Nachhaltig“ mit der Nachhaltigkeit in der Produktion und der Energieerzeugung für die BMW Group Standorte befasst. Im September haben wir zunächst die Schwerpunkte der Technologie-, Architektur- und Produktstrategie für die Zeit ab 2025 vertieft und uns näher mit den strategischen Baukästen der NEUEN KLASSE beschäftigt. In der BMW M Driving Academy in Maisach konnten die Aufsichtsratsmitglieder dann neue Modelle der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce selbst testen. Dies beinhaltete eine Ausfahrt auf der Autobahn A 8 mit der neuen BMW 5er Limousine, bei der wir den Level 2+ Autobahnassistenten testen konnten. Darüber hinaus wurden uns Designfahrzeuge der Marke BMW präsentiert, ergänzt durch einen Ausblick auf die NEUE KLASSE. Der Vortrag eines renommierten chinesischen Wirtschaftsexperten zur Lage der chinesischen Wirtschaft nach der Corona-Pandemie und zu den Chancen für multinationale Konzerne hat uns interessante Einblicke in den Markt China vermittelt. Im Rahmen von zwei hybriden Terminen haben wir im Oktober und November von den Leitern der verantwortlichen internen Fachstellen und einem externen Berater ein umfangreiches Update zum Non-Financial Reporting und zur EU-Taxonomie mit Fokus auf der Umsetzung bei der BMW Group erhalten. Vertieft haben wir dabei auch die komplexen Prozesse zur Umsetzung der anspruchsvollen CO<sub>2</sub>-Reduzierungsziele in der Lieferkette und deren Überprüfung sowie die Hauptstellhebel zur Dekarbonisierung der Lieferkette.

Das **Onboarding-Programm** für neue Aufsichtsratsmitglieder wurde auch 2023 fortgeführt. Im Rahmen des Programms wird neuen Mitgliedern durch Vertreter der Fachbereiche des Unternehmens Einblick in wesentliche Geschäftsbereiche und Planungsprozesse der BMW Group gegeben. Eine Einführung in die laufende Aufsichtsratsarbeit ist ebenfalls Teil des Programms.

Die **Wirksamkeit der Arbeit im Aufsichtsrat** und in den Ausschüssen haben wir Ende 2023 anhand eines Fragebogens überprüft und die Ergebnisse in der nachfolgenden Sitzung besprochen. Die Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand wurde einhellig als konstruktiv und vertrauensvoll beurteilt. Anregungen zur Vertiefung bestimmter Themen, wie etwa Batterietechnologie und Kreislaufwirtschaft, werden wir im laufenden Geschäftsjahr aufgreifen.

Bei seinen Beratungen und Entscheidungen trägt der Aufsichtsrat Sorge, dass Interessenkonflikte vermieden werden. Im vergangenen Geschäftsjahr traten keine Interessenkonflikte auf.

#### Aus der Arbeit des Präsidiums und der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat ein Präsidium und vier Ausschüsse gebildet. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses Herr Dr. Bock und ich haben jeweils in der folgenden Aufsichtsratsitzung ausführlich über die Arbeit im Präsidium und in den Ausschüssen berichtet. Weitere Informationen zu Aufgaben, Besetzung und Arbeitsweise von Präsidium und Ausschüssen finden Sie in der Erklärung zur Unternehmensführung auf unserer Internetseite.

Das **Präsidium** hat, soweit nicht ein Ausschuss zuständig war, in seinen vier Sitzungen die Themen der Plenarsitzungen in Zusammenarbeit mit Vorstand und Bereichsleitern inhaltlich vorbereitet und dabei Anregungen für die Berichterstattung im Aufsichtsrat gegeben. Insbesondere mit der Unternehmensstrategie und ihren Nachhaltigkeitsaspekten sowie der längerfristigen Unternehmensplanung hat sich das Präsidium intensiv beschäftigt. Die aktuelle Geschäftslage des Unternehmens wurde in jeder Sitzung ausführlich erörtert.

Der **Prüfungsausschuss** hielt insgesamt acht Sitzungen ab.

Im März 2023 standen die Vorbereitung der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats und die Prüfung der Rechnungslegung für das Geschäftsjahr 2022 im Vordergrund. Nach Überprüfung der Unabhängigkeit empfahl der Ausschuss dem Aufsichtsratsplenium, der Hauptversammlung 2023 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft („PwC“) als Abschlussprüfer vorzuschlagen. Für Ausschluss- oder Befangenheitsgründe oder für eine Gefährdung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers bestanden keine Anhaltspunkte.

Der Prüfungsausschuss bewertete das Honorarangebot von PwC für die Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses und des BMW Group Berichts 2023 sowie für die prüferische Durchsicht des Halbjahresberichts 2023 als dem Aufgabenumfang angemessen und erteilte PwC nach der Wahl durch die Hauptversammlung im Mai 2023 die entsprechenden Aufträge. Der Ausschuss legte zudem ergänzende Prüfungsschwerpunkte fest. Die Erbringung von Nichtprüfungsleistungen durch PwC hat der Ausschuss im erforderlichen Umfang genehmigt und ließ sich über diese Leistungen von PwC regelmäßig berichten. Mit der Qualität der Abschlussprüfung hat sich der Prüfungsausschuss mehrfach in seinen Sitzungen gründlich befasst. Er ließ sich insbesondere durch den zuständigen Fachbereich über die Erfahrungen im Konzern mit der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2022 und die Ergebnisse der dazu konzernintern durchgeführten Umfrage berichten. Auf der Grundlage dieses Berichts, der Ausführungen des Abschlussprüfers zu qualitätssichernden Maßnahmen und seiner eigenen Erfahrungen mit dem Abschlussprüfer ist der Prüfungsausschuss zu der Einschätzung gelangt, dass die Prüfung durch PwC ein hohes Qualitätsniveau aufweist.

Auch die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der BMW AG und des Konzerns für das Geschäftsjahr 2022 hat der Prüfungsausschuss als Bestandteil des BMW Group Berichts 2022 geprüft und ließ sich durch Vertreter von PwC die Ergebnisse ihrer Prüfung erläutern. Für das Geschäftsjahr 2023 haben wir erneut PwC beauftragt, die nichtfinanzielle (Konzern-)Erklärung mit dem Maßstab „Limited Assurance“ zu prüfen, soweit sie die Teile innerhalb des Lageberichts betrifft, die nicht mit dem Maßstab „Reasonable Assurance“ geprüft werden. Der Prüfungsausschuss hat außerdem PwC beauftragt, den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 über die gesetzlich vorgesehene formelle Prüfung hinaus auch inhaltlich zu prüfen.

Die Quartalsmitteilungen wurden uns im Prüfungsausschuss jeweils vor ihrer Veröffentlichung durch den Vorstand vorgestellt und mit uns diskutiert. An der Erörterung des Halbjahresfinanzberichts Anfang August 2023 nahmen auch Vertreter des Abschlussprüfers teil.

Über die Durchführung des ersten Aktienrückkaufprogramms, dem der Prüfungsausschuss bereits 2022 zugestimmt hatte, die Einziehung der Aktien mit Wirkung zum 18. Juli 2023 und die damit verbundene Herabsetzung des Grundkapitals wurde der Prüfungsausschuss durch den Vorstand informiert, ebenso wie über das zweite, vom Vorstand im Mai 2023 beschlossene Aktienrückkaufprogramm.

Wirksamkeit und Angemessenheit des Internen Kontrollsystems, einschließlich der internen Revision und des Compliance-Management-Systems, sowie des Risikomanagementsystems standen im Mittelpunkt der Sitzung des Prüfungsausschusses im Juli. In den halbjährlichen Risikoberichten haben wir uns mit den wesentlichen Risiken der BMW Group und ihrer Einordnung befasst. Ein besonderer Fokus lag auf geopolitischen Risiken und daraus

erwachsenden Risikoszenarien, insbesondere für Lieferketten und Absatzmärkte, sowie risikomindernden Maßnahmen. Auch mit Klimarisiken haben wir uns beschäftigt. Die Weiterentwicklung des Internen Kontrollsystems für die nichtfinanzielle Rechnungslegung im Hinblick auf nachhaltigkeitsbezogene Ziele verfolgen wir regelmäßig. Durch den Leiter der Konzernrevision wurden uns die wesentlichen Prüfungsergebnisse sowie die weitere Prüfungsplanung der internen Revision vorgestellt. Der Chief Compliance Officer der BMW Group informierte uns über die strukturelle Weiterentwicklung des Compliance-Management-Systems, die Umsetzung operativer Maßnahmen und die weitere Planung. Auch die Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes war Gegenstand des Berichts. Wir ließen uns außerdem vom zuständigen Bereichsleiter über das Steuer- und Zoll-Compliance-System der BMW Group (Tax and Customs Control System) Bericht erstatten.

Im Rahmen des Berichts über die Prüfung außerbörslicher Derivate der BMW AG im Geschäftsjahr 2022 wurde dem Prüfungsausschuss durch den Abschlussprüfer die Wirksamkeit des bei der BMW AG bestehenden Systems zur Einhaltung der regulatorischen Anforderungen der European Market Infrastructure Regulation bestätigt.

Der Prüfungsausschuss ließ sich regelmäßig über den Stand und die Entwicklung wichtiger Rechtsverfahren und interner Untersuchungen berichten und erörterte dabei produkt- und emissionsbezogene Verfahren in Einzelfällen auch mit dafür hinzugezogenen externen Rechtsberatern.

Als vorbereitendes Gremium befasste sich der **Personalausschuss** in seinen vier Sitzungen schwerpunktmäßig mit der Nachfolgeplanung für den Vorstand und der Vorstandsvergütung. Die Überprüfung der Angemessenheit der Vorstandsvergütung für die Geschäftsjahre 2022 und 2023 sowie die Ermittlung der Faktoren für die variable Vorstandsvergütung 2022 und 2023 waren Gegenstand gründlicher Vorbereitung im Ausschuss. Eingehend behandelt wurden auch die Festlegungen von finanziellen und ESG-Zielen für die Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2024. Der Personalausschuss hat außerdem den Wechsel des Vergütungsberaters im Geschäftsjahr 2023 vorbereitet. Auch die Erneuerung des Vorratsbeschlusses über die Genehmigung von Organkrediten und -geschäften der BMW Bank GmbH stand auf der Agenda.

Der **Nominierungsausschuss** hielt im Geschäftsjahr 2023 eine Sitzung ab, in der er die Zusammensetzung des Aufsichtsrats aufseiten der Anteilseignervertreter behandelte. Unter Berücksichtigung der vom Aufsichtsrat beschlossenen Besetzungsziele und der Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedete das Gremium Empfehlungen für die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2024.

Der gesetzlich vorgesehene **Vermittlungsausschuss** musste im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht zusammentreten.



## Besetzung des Vorstands

Im Geschäftsjahr 2023 hat der Aufsichtsrat eine Mandatsverlängerung und zwei Neubesetzungen entschieden.

Das Mandat des Vorstandsvorsitzenden Oliver Zipse hat der Aufsichtsrat verlängert.

Mit Ablauf des 11. Mai 2023 ist Herr Dr. Nicolas Peter im Zuge einer geplanten Nachfolgeregelung einvernehmlich aus dem Vorstand ausgeschieden. Er hat sich drei Jahrzehnte erfolgreich für die BMW Group eingesetzt. Als Finanzvorstand hat er mit profunder Expertise, unternehmerischem Gespür und Weitblick die Entwicklung der BMW Group maßgeblich mitbestimmt. Sein Wirken hat den exzellenten Ruf des Unternehmens am Kapitalmarkt und in der Öffentlichkeit weiter gefestigt. Wir sind Nicolas Peter dafür zu großem Dank verpflichtet.

Mit Wirkung zum 12. Mai 2023 wurde Herr Walter Mertl als Mitglied für Finanzen neu in den Vorstand berufen. Er gehört seit 1998 der BMW Group an und verantwortete zuletzt den Bereich Konzerncontrolling. Herr Mertl steht seit Jahren für den Anspruch des Unternehmens auf nachhaltige Profitabilität in der Transformation.

Mit Ablauf des 31. Oktober 2023 ist Herr Pieter Nota im Zuge einer geplanten Nachfolgeregelung einvernehmlich aus dem Vorstand ausgeschieden. Herr Nota hat seit Übernahme des Vorstandsressorts Kunde, Marken, Vertrieb im Jahr 2018 maßgeblich den Absatz voll-elektrischer Modelle und die Digitalisierung der Kundenschnittstelle vorangetrieben. Auch die Einführung des zukunftsweisenden Agenturmodells in ausgewählten Vertriebsmärkten hat er auf den Weg gebracht. Wir danken Pieter Nota für seine sehr guten Leistungen und seine wichtigen Impulse.

Neu bestellt als Vorstand für Kunde, Marken, Vertrieb wurde mit Wirkung zum 1. November 2023 Herr Jochen Goller. Herr Goller ist seit 1999 bei der BMW Group. Seit 2018 leitete er die Aktivitäten in der Region China. Mit Jochen Goller haben wir einen international erfahrenen Vertriebsmanager mit besonderer Expertise für den Markt China in den Vorstand berufen.

## Besetzung des Aufsichtsrats, des Präsidiums und der Ausschüsse

Aufseiten der Anteilseignervertreter gab es im vergangenen Jahr keine Veränderungen im Aufsichtsrat. Die Hauptversammlung wählte Herrn Dr. Kurt Bock für eine weitere Amtszeit von rund vier Jahren zum Mitglied des Aufsichtsrats. Herr Dr. Bock wurde vom Aufsichtsrat zum stellvertretenden Vorsitzenden, zum Mitglied des Präsidiums und des Personalausschusses sowie zum Mitglied und Vorsitzenden des Prüfungsausschusses gewählt.

Bei den Arbeitnehmervertretern wurde nach dem Ausscheiden des langjährigen ersten stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Herrn Manfred Schoch, im Januar 2023 Herr Dr. Martin Kimmich als sein Nachfolger für die verbleibende Mandatszeit in den

Aufsichtsrat bestellt. Herr Dr. Kimmich ist seit 2022 Vorsitzender des Betriebsrats am Standort München und Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der BMW AG.

## Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme

Die Teilnahmequote bei den Sitzungen des Aufsichtsrats lag bei 99%, bei den Sitzungen der Ausschüsse und des Präsidiums bei jeweils 100%. Die Sitzungen fanden in Präsenzform statt, wobei einzelne Mitglieder in begründeten Ausnahmefällen virtuell teilnahmen. Drei Sitzungen des Prüfungsausschusses zu den Quartalszahlen wurden als hybride Sitzungen abgehalten mit der plangemäßen Zuschaltung einzelner Mitglieder per Telefon bzw. Video. Die individuelle Sitzungsteilnahme können Sie aus der nachfolgenden Tabelle ersehen:

Mitglieder des Aufsichtsrats	Sitzungen		Teilnahme		Teilnahme in %	
	Plenum	Präsidium/ Ausschüsse	Plenum	Präsidium/ Ausschüsse	Plenum	Präsidium/ Ausschüsse
Norbert Reithofer	5	18	5	18	100	100
Martin Kimmich*	5	17	5	17	100	100
Stefan Quandt	5	18	5	18	100	100
Stefan Schmid	5	17	5	17	100	100
Kurt Bock	5	18	5	18	100	100
Christiane Benner	5	–	5	–	100	–
Marc Bitzer	5	–	5	–	100	–
Bernhard Ebner	5	–	5	–	100	–
Rachel Empey	5	8	5	8	100	100
Heinrich Hiesinger	5	–	5	–	100	–
Johann Horn	5	–	5	–	100	–
Susanne Klatten	5	1	4	1	80	100
Jens Köhler	5	–	5	–	100	–
Gerhard Kurz	5	–	5	–	100	–
André Mandl	5	–	5	–	100	–
Dominique Mohabeer	5	8	5	8	100	100
Anke Schäferkordt	5	–	5	–	100	–
Christoph M. Schmidt	5	–	5	–	100	–
Vishal Sikka	5	–	5	–	100	–
Sibylle Wankel	5	–	5	–	100	–

\* Mitglied des Aufsichtsrats seit 18. Januar 2023.

### Prüfung der Rechnungslegung und des Gewinnverwendungsvorschlags

Als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023 war PwC bestellt. PwC hat zunächst den verkürzten Konzernzwischenabschluss und Konzernzwischenlagebericht für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 einer prüferischen Durchsicht unterzogen und die Ergebnisse dieser Durchsicht dem Prüfungsausschuss erläutert. Es wurden keine Sachverhalte festgestellt, die zu der Annahme veranlasst hätten, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss oder der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den maßgeblichen Vorschriften aufgestellt wurden.

Den vom Vorstand am 12. März 2024 aufgestellten Jahresabschluss und den Konzernabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 mit dem zusammengefassten Lagebericht hat PwC geprüft und jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Diese Bestätigungsvermerke wurden für das fünfte Geschäftsjahr in Folge durch die Wirtschaftsprüferin Frau Petra Justenhoven und zum zweiten Mal durch Herrn Michael Popp als für die Auftragsdurchführung verantwortlichen Wirtschaftsprüfer unterzeichnet.

In seiner Sitzung am 29. Februar 2024 hat der Prüfungsausschuss zunächst die vorläufige Fassung des Jahres- und Konzernabschlusses und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts, einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen (Konzern-)Erklärung und der Angaben zur EU-Taxonomie, sowie die Entwurfsfassung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers eingehend behandelt.

Unverzüglich nach der Aufstellung hat der Vorstand den Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2023 und den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht, einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen (Konzern-)Erklärung, dem Aufsichtsrat vorgelegt. Auch die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers wurden dem Aufsichtsrat umgehend zur Verfügung gestellt. Zur eingehenden Vorbereitung wurden diese Dokumente dem Aufsichtsrat vorab bereits im Entwurf übermittelt.

In seiner Sitzung am 13. März 2024 hat der Prüfungsausschuss diese Unterlagen sorgfältig geprüft und erörtert, bevor sie im Aufsichtsratsplenium am 14. März 2024 eingehend behandelt wurden.

In den jeweiligen Sitzungen erläuterte der Vorstand dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat ausführlich die vorgelegten Berichtsunterlagen. Die Vertreter des Abschlussprüfers stellten die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung vor und beantworteten Fragen der Ausschuss- und Aufsichtsratsmitglieder auch in Abwesenheit des Vorstands. Vertieft behandelt wurden sowohl im Prüfungsausschuss als auch im Aufsichtsrat die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die darauf bezogenen Prüfungshandlungen.

Die Vertreter des Abschlussprüfers bestätigten, dass das vom Vorstand eingerichtete Risikomanagementsystem geeignet ist, Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten, und dass keine wesentlichen Schwächen des internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems bezogen auf den Rechnungslegungsprozess festgestellt wurden. Während der Abschlussprüfung haben die Prüfer auch keine Tatsachen festgestellt, die der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG von Vorstand und Aufsichtsrat widersprechen.

Nach eigener gründlicher Überprüfung im Prüfungsausschuss und im Aufsichtsratsplenium hat sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Abschlussprüfung angeschlossen. Es sind nach dem abschließenden Ergebnis dieser Prüfung keine Einwendungen zu erheben. In unserer Sitzung am 14. März 2024 haben wir den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2023 aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss der Gesellschaft daraufhin gebilligt. Der Jahresabschluss 2023 ist damit festgestellt.

Auch den Vorschlag des Vorstands, den Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 6,00 € pro dividendenberechtigter Stammaktie und 6,02 € pro dividendenberechtigter Vorzugsaktie zu verwenden und den verbleibenden Betrag in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen, haben wir im Prüfungsausschuss und im Aufsichtsrat geprüft. Wir halten diesen Vorschlag für angemessen und schließen uns diesem an.

Den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 hat der Aufsichtsrat nach Vorbereitung im Prüfungsausschuss mit dem Vorstand gemäß § 162 AktG gemeinsam erstellt. Auf der Grundlage eines Auftrags des Prüfungsausschusses hat PwC den Vergütungsbericht inhaltlich geprüft, dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat über die Ergebnisse dieser Prüfung berichtet und bestätigt, dass der Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des § 162 AktG entspricht.

Auch die zusammengefasste nichtfinanzielle (Konzern-)Erklärung zum 31. Dezember 2023 haben der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat gründlich geprüft. Nach ausführlicher Erläuterung durch den Vorstand stellten Vertreter des Prüfers PwC wesentliche Ergebnisse ihrer Prüfung vor und beantworteten ergänzende Fragen der Aufsichtsratsmitglieder. Die Prüfung seitens PwC mit dem Maßstab „Limited Assurance“ bezogen auf die Teile innerhalb des Lageberichts und bestimmte Nachhaltigkeitsangaben im integrierten BMW Group Bericht, die keiner Prüfung mit dem Prüfungsmaßstab „Reasonable Assurance“ unterzogen wurden, wurde mit der Erteilung eines uneingeschränkten Vermerks abgeschlossen, zum zweiten Mal unterzeichnet von Herrn Wirtschaftsprüfer Michael Popp und zum ersten Mal von Frau Annette Fink.

Der Aufsichtsrat hat die zusammengefasste nichtfinanzielle (Konzern-)Erklärung des Vorstands zustimmend zur Kenntnis genommen. Nach vorbereitender Behandlung im Präsidium und eigener Prüfung hat der Aufsichtsrat auch der vom Vorstand vorgelegten Erklärung zur Unternehmensführung zugestimmt.

### **Dank des Aufsichtsrats**

Mit hohem Einsatz und einer überzeugenden Gemeinschaftsleistung haben die Mitglieder des Vorstands sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group weltweit im vergangenen Jahr die Führungsposition der Marke BMW im globalen Premiumsegment erfolgreich behauptet und den Anteil der E-Mobilität deutlich ausgebaut. Dafür möchten wir ihnen unseren Dank und unsere Anerkennung aussprechen.

Wir sind zuversichtlich, dass der Vorstand und die gesamte Belegschaft 2024 den BMW Weg der nachhaltigen und digitalisierten Mobilität konsequent weitergehen werden, und sehen schon jetzt mit großer Vorfreude dem Start der NEUEN KLASSE 2025 entgegen.

München, im März 2024

Für den Aufsichtsrat



### **Norbert Reithofer**

Vorsitzender des Aufsichtsrats

# VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

**Strong today – strong tomorrow.**

**SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN  
UND AKTIONÄRE, MEINE DAMEN UND HERREN!**

**Sie kennen Ihr Unternehmen: Wir denken immer voraus.**

Was wir ankündigen, setzen wir um. Konsequenz und ohne Ausreden, beständig und verlässlich. Jeden Tag ein bisschen besser werden – das ist mein Anspruch an das Unternehmen und an mich selbst. So kommt man voran. Ambitionierte Ziele rücken näher und werden Schritt für Schritt Realität. Viele reden von Transformation der Mobilität und der Automobilindustrie.

**Wir bei BMW nennen es: kontinuierlichen Fortschritt.**

Dafür steht die BMW Group wie kaum ein anderes Unternehmen. Auch darum halten Sie zu uns, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre.



**Oliver Zipse**  
Vorsitzender des Vorstands

Sie geben uns Rückenwind und gewähren uns den nötigen Freiraum, damit wir unsere Entscheidungen mit langfristiger Perspektive treffen können. Den Grundstein dafür hat einst der Unternehmer Herbert Quandt gelegt. Die ihm nachfolgende Generation und wir im Unternehmen führen sein Vermächtnis fort. In seinem Sinne arbeiten Unternehmen und Arbeitnehmervertretung hart in der Sache, aber stets lösungs- und zukunftsorientiert zusammen. Das ist unsere gelebte BMW Kultur.

All das macht Ihr Unternehmen stark und resilient. Das gilt auch und gerade unter den aktuellen Rahmenbedingungen mit unterschiedlichen und hoch anspruchsvollen Anforderungen in den einzelnen Weltregionen, mit geopolitischen Unsicherheiten und immer wieder völlig neuen Herausforderungen. Auf all das geben wir substanzielle Antworten.

Über 150.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit bringen Ihr Unternehmen Tag für Tag mit großem Engagement voran. Sie alle schätzen Ihr Bekenntnis und Ihre Treue zur BMW Group, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre.

### **Ihr Unternehmen soll auf der Erfolgsspur bleiben.**

Unser Geschäftsmodell – die individuelle Premiummobilität in ihren unterschiedlichen Ausprägungen und regionalen Voraussetzungen – bietet weiterhin erhebliches Potenzial, um profitabel zu wachsen und Marktanteile zu gewinnen.

Diese Chancen adaptieren wir in unserem rollierenden Strategieansatz und der „Langfristigen Unternehmensplanung“. Worauf wir Wert legen und was uns differenziert: Wir treffen unsere Entscheidungen bewusst und konsequent auf der Basis von Fakten, empirischen Erkenntnissen und fundierter Analyse – und nicht getrieben durch den Zeitgeist oder kurzfristige „Hypes“. Und natürlich braucht es Erfahrung und manchmal einfach auch den gesunden Menschenverstand.

Unsere Marken BMW, MINI, Rolls-Royce und BMW Motorrad genießen weltweit einen exzellenten Ruf. Unsere Produkte bewegen nicht nur Menschen, sie bewegen auch Herzen, wecken Emotionen. Unsere Kundinnen und Kunden erleben ihre Mobilität ganz individuell. Dazu machen wir die Mobilität menschlicher, intelligenter und nachhaltiger.

Dass wir das können, zeigt nicht zuletzt der Blick in den Rückspiegel. BMW hat oft schon schwierige Situationen gemeistert. Diese Gewissheit prägt seit 108 Jahren unser Selbstvertrauen. Ihr Unternehmen erfindet sich immer wieder neu – durch mutige Innovations-sprünge zum richtigen Zeitpunkt.

Timing entscheidet maßgeblich darüber, ob sich Innovationen durchsetzen und Unternehmen relevant bleiben. Denn:

### **Die Zukunft kommt immer von vorn. Wir sind vorbereitet!**

Wir wissen zu jeder Zeit, wohin unsere Reise geht und was wir dazu brauchen. Weil wir konsistent handeln, verändert sich auch das Bild Ihres Unternehmens in der breiten Öffentlichkeit und bei den Stakeholdern. Man nimmt uns ab, dass wir die Dinge gut durchdenken, dass wir konkrete Lösungen präsentieren. „Walk the Talk“ – man glaubt uns, dass wir sehr weit springen und dann auch Wort halten und liefern. Vor 2030 sollen vollelektrische Fahrzeuge die Hälfte unserer weltweiten Auslieferungen ausmachen. Hier sind wir punktgenau unterwegs.

### **Ihre Investition in den Konzern muss sich lohnen.**

Ihr Unternehmen ist robust und finanzstark. Im Geschäftsjahr 2023 lag unsere EBIT-Marge im Segment Automobile in unserem – nach oben – angepassten Korridor von 9,0 bis 10,5%. Langfristig streben wir unverändert – das wissen Sie – unseren Zielkorridor von 8 bis 10% an. Im Konzern lag unsere EBT-Marge im Jahr 2023 mit 11% über dem strategischen Ziel von 10%.

Unsere Profitabilität versetzt uns in die Lage, Ihnen erneut eine attraktive Dividende zu zahlen. Wir investieren in hohem Maße in unsere Zukunft. Das gilt für 2023 ebenso wie für das laufende Jahr. Unsere F&E-Leistungen fließen natürlich in unsere Produkte, die weitere Elektrifizierung und Digitalisierung unseres Portfolios und in das automatisierte Fahren. Gleichzeitig investieren wir in das Megaprojekt NEUE KLASSE, unsere Baukästen, den Aufbau von Hochvolt-Speicherfertigungen in verschiedenen Märkten und das neue Werk Debrecen, um nur einige Beispiele zu nennen. Von all dem wird Ihr Unternehmen in den kommenden Jahren spürbar profitieren.

**„Wir treffen unsere Entscheidungen bewusst und konsequent auf der Basis von Fakten.“**

### Starke Produkte sorgen für starke Nachfrage.

2,55 Millionen Automobile haben wir 2023 in Kundenhand gegeben. Wir haben uns nicht nur – so wie prognostiziert – solide gegenüber dem Vorjahr gesteigert, sondern für die BMW Group auch einen neuen Bestwert erzielt. Einzeln betrachtet, haben unsere Marken ebenfalls stark abgeschnitten mit Höchstwerten für BMW, BMW M, Rolls-Royce und BMW Motorrad. Und MINI liegt trotz Modellwechsel im Rahmen der tiefgreifenden Neuausrichtung der Marke bei den Verkaufszahlen über dem Vorjahr.

Unsere Kernmarke BMW führt das weltweite Premiumsegment weiterhin an. Im März 2024 wurde BMW in den USA vom Verbraucherportal „Consumer Reports“ erneut auf Platz 1 gewählt. Die unabhängige Plattform hat bei 34 Automobilherstellern die Faktoren Testbewertungen, Zuverlässigkeit, Kundenzufriedenheit und Sicherheitskriterien verglichen. Vier BMW Modelle erhielten sogar das Umweltsiegel „Green Choice“, weil sie in den Vereinigten Staaten zu den Fahrzeugen mit den geringsten Emissionen zählen.

### Unsere vollelektrischen Modelle wachsen dynamisch.

Zusammen mit einem deutlichen Wachstum in der Luxusklasse und im oberen Premiumsegment ging der stärkste Wachstumsimpuls im vergangenen Jahr von unseren vollelektrischen Fahrzeugen aus. Über 375.000 BEVs haben wir verkauft. Das sind fast 75% mehr als im Vorjahr. Damit stehen vollelektrische Fahrzeuge Ende 2023 für rund 15% unseres Gesamtabsatzes.

Und das wird auch an unserem Weltmarktanteil bei den BEVs sichtbar: Er fällt mit 4,1% deutlich höher aus als unser Anteil am Weltmarkt insgesamt, der weiterhin stabil bei 3,3% liegt.

Ende 2024 werden wir dann bereits mehr als 15 vollelektrische Fahrzeugmodelle anbieten, von MINI bis zu BMW und Rolls-Royce. All das spricht für unser junges, hochattraktives Produktprogramm – bei allen Marken, in allen Segmenten und bei allen Antriebsformen.

Auch 2023 haben wir alle neuen Fahrzeuge wie geplant in die Produktion beziehungsweise den Markt gebracht. Dazu zählen der neue BMW 5er und der neue BMW X2 mit den vollelektrischen Varianten i5 und iX2. MINI hat auf der IAA Mobility zwei Modelle der völlig neuen MINI Familie vorgestellt: den Cooper 3-Türer und den Countryman.

BMW Motorrad hat Ende September des vergangenen Jahres 100. Geburtstag gefeiert. Bundeskanzler Olaf Scholz war beim Jubiläum im Werk Berlin-Spandau mit dabei. Dort gab es zwei große Highlights: die Eröffnung der „BMW Motorrad Welt“ als Auslieferungs- und Besucherzentrum und Pendant zu unserer BMW Welt in München sowie die Premiere der R 1300 GS. Auf diesen Sprung in der nächsten Generation GS haben Fans auf der ganzen Welt gewartet. Ich sage nur: Hightech pur auf zwei Rädern mit einem überragenden Feedback der Fachpresse.

### Unsere Technologiekompetenz zahlt sich aus.

Unser breiter und zugleich zentrierter Ansatz, der alle Antriebsformen konsequent weiterentwickelt, reflektiert das BMW typische Selbstvertrauen wie auch die Wirksamkeit unseres Vorgehens. Jetzt steigt die allgemeine Anerkennung, denn wir präsentieren bei der Dekarbonisierung weiter messbare Erfolge.

### Ihr Unternehmen unterschreitet den CO<sub>2</sub>-Flottenzielwert in der EU um 20%.

So wie in den Vorjahren haben wir auch 2023 den CO<sub>2</sub>-Flottenzielwert der EU für die Nutzungsphase nicht nur erfüllt, sondern übererfüllt. Demnach unterschreitet die BMW Group den im Berichtsjahr gültigen Grenzwert von 128,6 Gramm CO<sub>2</sub>/km deutlich um 26,5 Gramm CO<sub>2</sub>/km. Damit liegen wir mehr als 20% unter dem BMW zugewiesenen CO<sub>2</sub>-Grenzwert.

Sie sehen: Wir setzen unseren positiven Trend der vergangenen Jahre fort, indem wir parallel unsere Fahrzeugflotte weiter elektrifizieren und innovative Efficient Dynamics Technologien in der gesamten Flotte anwenden.

### Technologieoffenheit beim BMW 5er und 5er Touring.

Ein perfektes Beispiel dafür, wie unsere umfassende Technologiekompetenz in der Praxis funktioniert, zeigt nach der neuen BMW 5er Limousine, die seit Ende 2023 verfügbar ist, nun ebenfalls der neue BMW 5er Touring.

Er geht in diesem Frühjahr an den Start und ist vor allem in Europa sehr begehrt. Kundinnen und Kunden können auch hier unter vier Antriebskonzepten wählen: vollelektrisch, Plug-in-Hybrid, hocheffiziente Diesel- und Ottomotoren mit 48-Volt-Technologie. Bei BMW trifft Touring auf E-Antrieb: Niemand sonst verfügt in diesem Segment über ein Fahrzeug wie den vollelektrischen BMW i5 Touring mit über 500 Kilometer elektrischer Reichweite.

Natürlich denken wir auch an die Fans der Marke BMW M: Sie können sich dieses Jahr auf eine Neuauflage des M5 freuen – als Limousine und als Touring. Beide M Varianten begeistern mit einem teilelektrifizierten Antrieb.

Unsere Plug-in-Hybrid-Modelle sind weiterhin ein wichtiger Bestandteil unseres Antriebsportfolios. Bereits heute ermöglicht die aktuelle Gen-5-Batterietechnologie ansprechende Reichweiten. Außerdem leisten Plug-in-Hybride einen nicht zu unterschätzenden Schub für die E-Mobilität. Viele Kundinnen und Kunden lernen auf diese Weise die Vorteile des elektrischen Fahrens kennen und schätzen.

Anfang 2024 haben wir die Marke von zwei Millionen verkauften elektrifizierten Fahrzeugen übersprungen. Das umfasst reine E-Fahrzeuge sowie Plug-in-Hybride.

### Wir testen den Wasserstoffantrieb bereits im Alltag.

Seit dem letzten Jahr testen wir in ausgewählten Ländern den BMW iX5 Hydrogen unter Alltagsbedingungen auf der Straße. Die Welttournee unserer Pilotflotte hat das Bewusstsein für die Rolle von Wasserstoff bei der Energiewende geschärft, nicht nur in der Mobilität, sondern auch industrieweit. Wir sehen darin mittel- und langfristig eine mögliche und sinnvolle Antriebsalternative.

Unsere Fahrzeuge schnitten unter verschiedenen Klima- und Verkehrsbedingungen gut ab. Die Resonanz der Öffentlichkeit ist überwältigend positiv. Das ist verständlich, denn der Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb verbindet das Beste aus beiden Welten: die Vorteile des emissionsfreien E-Antriebs mit dem vertrauten, schnellen Tanken. Das haben wir auch auf der UN-Klimakonferenz COP28 in Dubai demonstriert. Zudem fördert Ihr Unternehmen das Wachstum der Wasserstoffwirtschaft weltweit wie auch lokal, inklusive des Ausbaus der Infrastrukturnetze für Wasserstofftankstellen.

**„Wir steuern den Hochlauf der Elektromobilität präzise und mit Augenmaß entlang der Nachfrage in den Weltregionen.“**

### Wir wollen weiter profitabel wachsen.

All unsere Marken und Antriebsvarianten tragen dazu bei, dass Ihr Unternehmen weiter profitabel wächst. Bei unseren BEV-Modellen erwarten wir 2024 erneut einen deutlichen Anstieg im zweistelligen Prozentbereich. Dabei steuern wir den Hochlauf der E-Mobilität weiterhin präzise, flexibel und mit Augenmaß entlang der differenzierten Nachfrage in den Weltregionen.

Unsere aktuellen Modellneuheiten 2024 haben wir im Februar internationalen Medienvertretern in Portugal vorgestellt. Kurz danach haben wir 1.500 Händler aus 30 europäischen Ländern nach Amsterdam eingeladen, um einen Blick in die Zukunft zu werfen. Das gilt zum Beispiel für den neuen BMW 1er und die Neuauflage eines unserer absatzstärksten Einzelmodelle – des BMW X3.

Zu den Neuheiten bei MINI zählt allen voran der Aceman. Er ist der nächste Vertreter der New MINI Family. Im April 2024 feiert er Weltpremiere. Dabei handelt es sich um einen ausschließlich vollelektrischen Cross-over im Premiumkompaktsegment, mit dem wir zugleich einen gewaltigen Sprung bei der Digitalisierung machen. MINI hat eine eingeschworene Community und kreiert ein einzigartiges Lebens- und Gemeinschaftsgefühl. Produziert wird die neue MINI Familie in unserem chinesischen Joint Venture Spotlight in China, im britischen Oxford und erstmals auch in Deutschland im Werk Leipzig. Bei Rolls-Royce ist der Spectre als das erste batterieelektrisch angetriebene Modell nun verfügbar. Rolls-Royce ist längst ein Solitär und mit exklusiven Modellen konkurrenzlos in der absoluten Luxusklasse unterwegs.

Bei BMW Motorrad kommt mit dem CE02 nun bereits das zweite vollelektrische Modell auf den Markt. Gleiches gilt für die M 1000 XR als das zweite M Motorrad Modell. Außerdem startet die R 1300 GS Adventure in den Markt. Das macht in Summe gleich drei neue Topmodelle bei BMW Motorrad. Sie illustrieren die Spanne des Produktportfolios. Jede und jeder – und da schließe ich mich auch persönlich als Motorradfahrer gerne ein – findet bei BMW Motorrad das passende Angebot für den eigenen Bedarf.

### NEW RETAIL: Direktvertrieb als Win-win-Situation für alle Beteiligten.

Im Januar 2024 haben wir das erste Fahrzeug mit unserem neuen Vertriebssystem verkauft und ausgeliefert. Einen MINI. Für diese Marke haben wir bereits in Polen, Italien und Schweden auf ein Direktvertriebsmodell umgestellt. Weitere europäische Märkte folgen. In China nutzen wir diesen Ansatz für MINI schon seit 2023.

Auch für die Marke BMW stellen wir uns vertriebsseitig zukunftsorientiert auf, indem wir den direkten Zugang zu den Kundinnen und Kunden nutzen. Hier startet NEW RETAIL ab 2026 in Europa.

Wir wollen den Autokauf digitalisieren und für die Kundinnen und Kunden vereinfachen sowie transparente, einheitliche Preise auf Länderebene schaffen. Eine Win-win-Situation für alle Beteiligten. Unsere Handelspartner und ihr profitables Geschäftsmodell bleiben auch in der neuen Konstellation ein bedeutender Pfeiler.

### **Automatisiertes Fahren: das Auto als digitaler Begleiter.**

Dass wir unseren Kundinnen und Kunden Innovationen und Technologien auf dem neuesten Stand bieten, ist selbstverständlich. Jedes unserer Fahrzeuge ist dank Over-the-Air-Upgrades digital stets aktuell. Das zu beherrschen, ist genau die Kunst. Wir antizipieren weit voraus, was sich unsere Kundinnen und Kunden in fünf bis zehn Jahren wünschen und brauchen. So garantieren wir, dass sie von uns das beste Gesamtpaket bekommen. Das ist unser Anspruch.

Und deshalb setzen wir immer wieder Maßstäbe:

Als erstes Automobil hat die neue BMW 5er Limousine in Deutschland die Zulassung für teilautomatisiertes Fahren bis 130 km/h auf Autobahnen erhalten. Der BMW Autobahnassistent ermöglicht es, bei längeren Strecken während der Fahrt die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Zudem haben wir die Funktion um eine absolute Neuheit ergänzt: den aktiven Spurwechselassistenten mit Blickbestätigung. Das heißt: Ohne Lenkeingriff kann das Fahrzeug die Spur automatisch wechseln. Es genügt, kurz in den Außenspiegel zu schauen.

Die Hände vom Lenkrad nehmen und die Aufmerksamkeit vorübergehend sogar vom Verkehrsgeschehen abwenden zu können – das ist hochautomatisiertes Fahren auf Level 3. Ab März 2024 können unsere Kundinnen und Kunden genau das in den Fahrzeugen der neuen BMW 7er Reihe erleben. „BMW Personal Pilot L3“ heißt diese neue Funktion, die in bestimmten, definierten Verkehrssituationen die Fahraufgabe übernimmt und eigenständig Geschwindigkeit, Abstand und Spurführung regelt.

Wir verbinden die beste Premiumfunktionalität mit maximaler Sicherheit für unsere Kundinnen und Kunden und alle Verkehrsteilnehmenden. Deshalb haben wir im Sommer 2023 im tschechischen Sokolov das „Future Mobility Development Center“ in Betrieb genommen. Dort testen wir automatisierte Fahr- und Parkfunktionen bis hin zum vollautomatisierten Fahren (Level 4). Wir können so gut wie alle Situationen simulieren, die es im Verkehrsgeschehen gibt. So bringen wir nur ausgereifte technische Lösungen auf die Straße.

### **Die NEUE KLASSE – aus Vision wird Realität.**

Mit spektakulären Visionsfahrzeugen zeigt Ihr Unternehmen immer wieder, in welche Richtung wir die Mobilität entlang der großen globalen Zukunftsthemen weiterentwickeln – durch mutige Innovationssprünge und verantwortungsvolles Handeln. Dafür steht in besonderer Weise unser Megaprojekt NEUE KLASSE.

Im vergangenen Jahr gab es gleich zwei Paukenschläge: zum Jahresauftakt auf der CES in Las Vegas mit unserem BMW i Vision Dee voller digitaler Innovationen. Im September folgte die IAA Mobility mit unserem BMW VISION Neue Klasse. Kein anderes Fahrzeug auf der IAA Mobility hat eine so hohe mediale Reichweite und Aufmerksamkeit erzielt wie der BMW VISION Neue Klasse.

Dieses Visionsfahrzeug haben wir auch unserer Mannschaft präsentiert. Die Nachfrage war riesig. Per Losverfahren waren 700 Mitarbeitende des Standorts Deutschland mit ihrer Begleitung bei der Veranstaltung live dabei. Zusätzlich haben 25.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Livestream bzw. die Aufzeichnung angeschaut. Das ist ein Sechstel unseres weltweiten Teams. Ich werte das als aufrichtiges Interesse an unserem gemeinsamen Zukunftsprojekt NEUE KLASSE.

**„Was sich unsere Kundinnen und Kunden wünschen, antizipieren wir weit voraus. So garantieren wir, dass sie von uns das beste Gesamtpaket bekommen.“**



Sie ist weit mehr als nur ein einzelnes Fahrzeug, sondern eine völlig neue Generation von BMW Modellen – alle mit einem rein elektrischen Herzen, voll digitalisiert und einem starken Fokus auf Nachhaltigkeit entwickelt. Die Innovationen der NEUEN KLASSE kommen allen künftigen BMW Modellen zugute.

Wir bereiten eine beispiellos rasante Markteinführung ab 2025 vor: sechs Modelle innerhalb von nur 24 Monaten ab Produktionsstart. Die Bandbreite der NEUEN KLASSE haben wir erstmals sehr konkret auf der BMW Group Jahreskonferenz am 21. März 2024 präsentiert. Sie reicht von einer sportlichen Limousine bis zu einem X Modell. Genau für diese Bookends stehen der BMW VISION Neue Klasse und unser neuestes Visionsfahrzeug – der BMW VISION Neue Klasse X.

Ich kann Ihnen versprechen: Beide Visionsfahrzeuge kommen in ganz ähnlicher Form sehr bald auf den Markt. Dazwischen ist noch viel Raum für alles, was die Marke BMW in Zukunft ausmacht.

Im Vorstand haben wir die Prototypen der NEUEN KLASSE bereits gefahren. Ein großartiges Fahrgefühl! Auf der Straße sind die ersten getarnten Prototypen im Testbetrieb unterwegs. Und noch in diesem Jahr fertigen wir die ersten Vorserienfahrzeuge.

Nach ihrem offiziellen Produktionsstart 2025 in unserem jüngsten BMW Werk im ungarischen Debrecen wird die NEUE KLASSE ab 2026 auch in unserem ältesten Werk in München vom Band rollen. Weitere Standorte weltweit schließen sich an. Übrigens, schon heute ist jeder zweite BMW, der in München vom Band läuft, vollelektrisch. Ab 2027 fertigt unser über 100 Jahre altes Stammwerk dann nur noch E-Fahrzeuge.

**„Die NEUE KLASSE ist weit mehr als nur ein einzelnes Fahrzeug. Sie ist eine völlig neue Generation von BMW Modellen – alle mit einem rein elektrischen Herzen, voll digitalisiert und mit einem klaren Fokus auf Nachhaltigkeit.“**

### **Mobilität ist Bewegung – Bewegung braucht Energie und funktionierende Lieferketten.**

Gemeint sind leistungsstarke, innovative und nachhaltig produzierte Batteriezellen, also die Hochvoltpeicher. In den Modellen der NEUEN KLASSE setzen wir erstmals unsere neu entwickelten, runden Lithium-Ionen-Batteriezellen ein. Sie sind optimal auf die neue Architektur abgestimmt.

Mit der sechsten Generation der BMW eDrive Technologie gelingt uns ein enormer Sprung im Vergleich zur Vorgängergeneration: Wir erhöhen die Energiedichte um mehr als 20%, die Ladegeschwindigkeit um bis zu 30% und die Reichweite um rund 30%. Und das alles bei verringerten Kosten. Zudem senken wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Zellproduktion um bis zu 60%.

Sowohl bei der Grundlagenforschung als auch bei der Entwicklung industrialisierter Fertigungsprozesse von Hochvoltspeichern setzt Ihr Unternehmen auf eigenes Know-how. Wir wollen die Hochvoltpeicher von Grund auf verstehen. Mit dem Kompetenzzentrum Batterie zelle in München und dem Kompetenzzentrum für Batterie zellfertigung im bayerischen Parsdorf haben wir die Voraussetzungen geschaffen, um die Wertschöpfungsprozesse der Zellfertigung vollständig darzustellen. Das ist uns wichtig.

Die Gen-6-Batterien für unsere Werke in Bayern werden ab 2026 aus dem geplanten neuen Standort Irlbach-Sträßkirchen kommen. Im Vorfeld unserer Ansiedlung sind wir in den offenen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort gegangen. Das klare Votum der Anwohnerinnen und Anwohner für unseren Standort freut und bestätigt uns.

Nicht nur in Niederbayern, sondern auch überall auf der Welt errichten wir Produktionsstätten für BMW Hochvoltpeicher – immer nah an unseren Fahrzeugwerken in Ungarn, den USA, Mexiko, China und Thailand. Unser strategischer Ansatz „local-for-local“ garantiert auch für die Hochvoltpeicher kurze Transportwege und eine funktionierende Versorgung bei unvorhergesehenen Ereignissen in den Weltregionen.

Mit unserer „i Supply-Chain-Strategie“ stellen wir in allen Bereichen resiliente, exzellente und digitale Lieferketten sicher. Unsere Werke weltweit müssen Tag für Tag mit 36 Millionen Teilen zur richtigen Zeit, in bester Qualität und passender Menge versorgt werden. Bei der Digitalisierung unserer Lieferketten nutzen wir mit Catena-X ein gemeinsames Daten-ökosystem für Automobilhersteller, Lieferanten, Sublieferanten sowie künftig auch Recyclingunternehmen. Diese digitale Zusammenarbeit erhöht Effizienz und Transparenz, etwa beim CO<sub>2</sub>-Fußabdruck und bei der Möglichkeit, Komponenten und Rohstoffe rückzuerfolgen.

### Menschen arbeiten gerne bei der BMW Group.

Das renommierte US-Magazin „Time“ hat im vergangenen Jahr zusammen mit der Online-Plattform „Statista“ 750 internationale Unternehmen verglichen. Ihr Unternehmen erreicht in diesem Ranking sensationell einen Platz unter den Top10.

Bei den Automobilherstellern belegen wir im globalen Vergleich sogar Platz 1. Drei Kriterien waren für diese Bewertung ausschlaggebend: Umsatzwachstum, Nachhaltigkeit und Mitarbeiterzufriedenheit. Diese drei Faktoren sind keine Antagonisten; sie gehören vielmehr zusammen.

Stichwort Mitarbeitende: Im Herbst 2023 haben wir unser weltweites Team erneut nach der Meinung gefragt. Erstmals waren alle über 150.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit dabei. 84% haben diese Chance wahrgenommen.

Das Votum ist eindeutig: 85% stehen hinter unserer Strategie – dem BMW Weg. Eine ebenfalls sehr klare Mehrheit von 88% würde BMW als Arbeitgeber weiterempfehlen. 93% sind stolz darauf, bei der BMW Group zu arbeiten.

Kann es ein besseres Fundament geben, um unseren Erfolgskurs gemeinsam fortzuführen?

### 2023 war erneut eine starke Teamleistung.

Ich möchte mich persönlich und im Namen des gesamten Vorstands bei allen bedanken. Jede und jeder im Unternehmen hat einen gewichtigen Beitrag geleistet. Ich danke ebenfalls allen Kundinnen und Kunden auf der ganzen Welt sowie der Handelsorganisation und unseren Lieferanten.

Uns bei der BMW Group verbindet der Can-do-Spirit: vorausdenken – machen – erfolgreich sein!

**„Unsere Kundinnen und Kunden erleben ihre Mobilität ganz individuell. Deshalb legen wir die Grundlagen für unseren Erfolg immer wieder neu. Das ist kontinuierlicher Fortschritt.“**

Verehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Umfeld für unser unternehmerisches Handeln ist auch im aktuellen Geschäftsjahr von zahlreichen Herausforderungen geprägt wie der schwachen Konjunktur in einigen Märkten, dem Preiskampf am Automobilmarkt, hohen Zinsen und Unsicherheiten aus geopolitischen Entwicklungen.

Umso mehr müssen wir konsequent unsere Chancen erkennen und sie nutzen. Mir ist wichtig, dass wir alle mit Selbstvertrauen, Zuversicht und dem nötigen Biss unsere Aufgaben meistern. Es lohnt sich, denn wo immer ich in der Welt unterwegs bin – in unseren Märkten und an unseren Standorten –, erlebe ich, wie wertvoll und unverzichtbar individuelle Mobilität für viele Menschen in ihrem Alltag ist.

### Mut, Leistungsfreude und Widerstandsfähigkeit.

Das zeichnet Ihr Unternehmen aus. Wir trauen uns, auch in bewegten Zeiten weiter unseren eigenen Weg zu gehen, und halten dabei auch Gegenwind aus, wenn wir überzeugt sind, dass wir richtigliegen.

Ihr Unternehmen ist eine Hochleistungsorganisation. Auch 2024 nehmen wir uns wieder viel vor: Allein bei den Automobilen haben 14 neue Modelle ihren Produktionsstart; bei BMW Motorrad sind es 12 Neuheiten. Hinzu kommen zahlreiche Modellüberarbeitungen und Motorvarianten. Und auch diesmal halten wir an unserer Maxime fest: Wir haben noch nie einen Fahrzeuganlauf verschoben!

All dies zeigt, wie wir immer wieder neu die Grundlagen für unseren künftigen Erfolg legen. Eben kontinuierlicher Fortschritt. Oder [DRIVING THE NEXT ERA](#).

Deshalb gilt für Ihr Unternehmen:  
Strong today – strong tomorrow.

Ih  
O. Zipse

**Oliver Zipse**  
Vorsitzender des Vorstands

Von links nach rechts:

**Ilka Horstmeier**

Mitglied des Vorstands der BMW AG,  
Personal und Immobilien

**Joachim Post**

Mitglied des Vorstands der BMW AG,  
Einkauf und Lieferantennetzwerk



Von links nach rechts:

**Frank Weber**

Mitglied des Vorstands der BMW AG,  
Entwicklung

**Milan Nedeljković**

Mitglied des Vorstands der BMW AG,  
Produktion



# DER VORSTAND



Von links nach rechts:

**Walter Mertl**

Mitglied des Vorstands der BMW AG,  
Finanzen

**Oliver Zipse**

Vorsitzender des Vorstands der BMW AG

**Jochen Goller**

Mitglied des Vorstands der BMW AG,  
Kunde, Marken, Vertrieb



# ZUSAMMENSETZUNG VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

## AMTIERENDE MITGLIEDER DES VORSTANDS

### OLIVER ZIPSE (\*1964)

Mitglied seit 2015

Vorsitzender (seit 2019)

#### Mandate

- Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e. V.\*, stellv. Vorsitzender

### JOCHEN GOLLER (\*1966)

Mitglied seit 1. November 2023

Kunde, Marken, Vertrieb

#### Mandate

- Rolls-Royce Motor Cars Ltd.\*\*, Vorsitzender (seit 1. November 2023)

### ILKA HORSTMEIER (\*1969)

Mitglied seit 2019

Personal und Immobilien,  
Arbeitsdirektorin

### WALTER MERTL (\*1974)

Mitglied seit 12. Mai 2023

Finanzen

#### Mandate

- BMW Brilliance Automotive Ltd.\*\*\*, Vorsitzender (seit 12. Mai 2023)

### DR.-ING. MILAN NEDELJKOVIĆ (\*1969)

Mitglied seit 2019

Produktion

#### Mandate

- BMW (South Africa) (Pty) Ltd. \*\*, Vorsitzender
- BMW Motoren GmbH \*\*, Vorsitzender

### DR.-ING. JOACHIM POST (\*1971)

Mitglied seit 2022

Einkauf und Lieferantennetzwerk

### FRANK WEBER (\*1966)

Mitglied seit 2020

Entwicklung

Chefsyndikus:

**DR. ANDREAS LIEPE**

## AUSGESCHIEDENE MITGLIEDER DES VORSTANDS

### PIETER NOTA (\*1964)

Mitglied von 2018 bis 31. Oktober 2023

Kunde, Marken, Vertrieb

#### Mandate

- Rolls-Royce Motor Cars Ltd.\*\*\*, Vorsitzender (bis 1. November 2023)

### DR. NICOLAS PETER (\*1962)

Mitglied von 2017 bis 11. Mai 2023

Finanzen

#### Mandate

- BMW Brilliance Automotive Ltd. \*\*, Vorsitzender (bis 11. Mai 2023)

\* Nicht börsennotiert.

\*\* BMW Group Konzernmandat.

\*\*\* Sonstiges Konzernmandat.

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

## AMTIERENDE MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

### DR.-ING. DR.-ING. E.H. NORBERT REITHOFER (\*1956)

Mitglied seit 2015, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
ehem. Vorsitzender des Vorstands der BMW AG

#### Mandate

- Siemens AG (bis 9. Februar 2023)
- Henkel Management AG\*
- Henkel AG & Co. KGaA (Gesellschafterausschuss)

### DR. MARTIN KIMMICH<sup>1</sup> (\*1972)

Mitglied seit 18. Januar 2023, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024  
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 23. Januar 2023)  
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats und des Betriebsrats Standort München der BMW AG

### STEFAN QUANDT (\*1966)

Mitglied seit 1997, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024  
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Unternehmer

#### Mandate

- DELTON Health AG<sup>\*,\*\*\*</sup>, Vorsitzender
- DELTON Technology SE<sup>\*,\*\*\*</sup>, Vorsitzender
- Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH\*
- AQTON SE<sup>\*,\*\*\*</sup>, Vorsitzender
- Entrust Corp.<sup>\*,\*\*\*</sup>
- SOLARWATT GmbH<sup>\*,\*\*\*</sup>

Anmerkung: Herr Quandt ist alleiniger Aktionär der DELTON Health AG, der DELTON Technology SE und der AQTON SE. An der Entrust Corp. und der SOLARWATT GmbH hält Herr Quandt mittelbar jeweils eine Mehrheitsbeteiligung.

### STEFAN SCHMID<sup>1</sup> (\*1965)

Mitglied seit 2007, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024  
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Dingolfing der BMW AG

### DR. KURT BOCK (\*1958)

Mitglied seit 2018, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2027  
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE

#### Mandate

- BASF SE, Vorsitzender

### CHRISTIANE BENNER<sup>2</sup> (\*1968)

Mitglied seit 2014, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024  
Erste Vorsitzende der IG Metall (seit 23. Oktober 2023)

#### Mandate

- Continental AG, stellv. Vorsitzende

### DR. MARC BITZER (\*1965)

Mitglied seit 2021, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025  
Chairman und CEO der Whirlpool Corp.

#### Mandate

- Simex Trading AG\*
- Whirlpool Corp., Vorsitzender

### BERNHARD EBNER<sup>1</sup> (\*1978)

Mitglied seit 2021, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024  
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Landshut der BMW AG

### RACHEL EMPEY (\*1976)

Mitglied seit 2021, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025  
Aufsichtsrätin

#### Mandate

- ZF Friedrichshafen AG\* (seit 15. März 2023)

### DR.-ING. HEINRICH HIESINGER (\*1960)

Mitglied seit 2017, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2026  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der ZF Friedrichshafen AG

#### Mandate

- Deutsche Post AG
- Fresenius Management SE\*
- ZF Friedrichshafen AG\*, Vorsitzender

<sup>1</sup> Arbeitnehmer des Unternehmens.

<sup>2</sup> Vertreter von Gewerkschaften.

<sup>3</sup> Leitender Angestellter des Unternehmens.

\* Nicht börsennotiert.

\*\* BMW Group Konzernmandat.

\*\*\* Sonstiges Konzernmandat.

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

**JOHANN HORN<sup>2</sup>** (\*1958)

Mitglied seit 2021, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024  
Gewerkschaftssekretär

**Mandate**

- Siemens Healthcare GmbH\*

**DR. H.C. SUSANNE KLATTEN** (\*1962)

Mitglied seit 1997, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024  
Unternehmerin

**Mandate**

- ALTANA AG<sup>\*\*\*</sup>, stellv. Vorsitzende
- SGL Carbon SE, Vorsitzende (bis 9. Mai 2023)
- SprinD GmbH\*
- UnternehmerTUM GmbH\*, Vorsitzende

Anmerkung: Frau Dr. h.c. Klatten hält mittelbar sämtliche Aktien an der ALTANA AG und eine wesentliche Minderheitsbeteiligung an der SGL Carbon SE; sie ist alleinige Gesellschafterin der UnternehmerTUM GmbH. Ihre Mandate bei der SprinD GmbH und der UnternehmerTUM GmbH sind primär Ausdruck ihres gesellschaftlichen Engagements.

**JENS KÖHLER<sup>1</sup>** (\*1964)

Mitglied seit 2021, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024  
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Leipzig der BMW AG

**GERHARD KURZ<sup>3</sup>** (\*1963)

Mitglied seit 2022, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024  
Leiter Unternehmensqualität der BMW AG

**ANDRÉ MANDL<sup>1</sup>** (\*1984)

Mitglied seit 2022, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024  
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Regensburg/Wackersdorf der BMW AG

**DR. DOMINIQUE MOHABEER<sup>1</sup>** (\*1963)

Mitglied seit 2012, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024  
Mitglied des Betriebsrats Standort München der BMW AG

**ANKE SCHÄFERKORDT** (\*1962)

Mitglied seit 2020, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025  
Aufsichtsrätin

**Mandate**

- Serviceplan Group Management SE\*
- Wayfair Inc.

**PROF. DR. DR. H.C. CHRISTOPH M. SCHMIDT** (\*1962)

Mitglied seit 2021, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025  
Präsident des RWI - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Essen, Universitätsprofessor

**Mandate**

- Basalt-Actien-Gesellschaft\*
- Thyssen Vermögensverwaltung GmbH\*

**DR. VISHAL SIKKA** (\*1967)

Mitglied seit 2019, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024  
CEO und Founder, Vianai Systems, Inc.\*

**Mandate**

- GSK plc.
- Oracle Corp.

**SIBYLLE WANKEL<sup>2</sup>** (\*1964)

Mitglied seit 2022, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024  
Geschäftsführerin und Erste Bevollmächtigte der IG Metall Geschäftsstelle München

**Mandate**

- KraussMaffei Group GmbH\*, stellv. Vorsitzende
- MAN Truck & Bus SE\*

<sup>1</sup> Arbeitnehmer des Unternehmens.

<sup>2</sup> Vertreter von Gewerkschaften.

<sup>3</sup> Leitender Angestellter des Unternehmens.

\* Nicht börsennotiert.

\*\* BMW Group Konzernmandat.

\*\*\* Sonstiges Konzernmandat.

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

# DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

## Stakeholderengagement

Die BMW Group agiert in einer hochgradig vernetzten, komplexen Welt. Die Geschäftsaktivitäten haben Auswirkung auf das Unternehmensumfeld und berühren direkt oder indirekt die Interessen zahlreicher unterschiedlicher Stakeholder. Umgekehrt nehmen gesellschaftliche Entwicklungen an vielen Stellen Einfluss auf die Geschäftsaktivitäten. Vor diesem Hintergrund steht die BMW Group weltweit in regelmäßigem Austausch mit ihren Stakeholdern. [↗ GRI-Index: 2-29](#)

## Wesentliche Themen 2023

Das Stakeholderengagement der BMW Group umfasst Themen, die von außen an das Unternehmen herangetragen werden, und solche, bei denen die BMW Group aktiv den Austausch sucht. In der Summe ergibt sich ein umfassendes Themenspektrum:

- Pariser Klimaabkommen und Klimaneutralität der BMW Group
- Emissionsgrenzwerte bei Fokus auf technologische Vielfalt bezüglich Antriebstechnologien und Fahrzeugkonzepten
- Wasserstoff als möglicher Energiespeicher für elektrische Antriebsformen
- Zirkuläres Design sowie Einsatz von Sekundärmaterial (insbesondere Batterierecycling)
- Aktives Krisenmanagement bezüglich der geopolitischen Lage und der Energieversorgung
- Versorgung mit kritischen Rohstoffen
- Einhaltung gesetzlicher Sorgfaltspflichten in Lieferketten, insbesondere Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards

sowie Achtung der Menschenrechte, vor allem bei Rohstoffen für die Elektromobilität

- Nachhaltige Finanzierung, EU-Taxonomie und Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung, Greenwashing
- Soziale Verantwortung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Erhöhte Transparenz bei Produktinformationen zu Nachhaltigkeitsindikatoren
- Ansiedlung eines neuen Standorts für die Montage von Hochvoltspeichern in Deutschland

## BMW Group XChange

Unter BMW Group XChange fassen wir unsere etablierten Veranstaltungsformen wie BMW Group Dialogues und rad<sup>o</sup>hub zusammen. Damit schaffen wir die Voraussetzungen für den Austausch mit unterschiedlichen Zielgruppen. Die Formate finden in der Regel mehrfach jährlich statt. Die Ergebnisse der Stakeholdergespräche werden dokumentiert und fließen in die weiteren strategischen Überlegungen des Unternehmens ein. [↗ GRI-Index: 2-12](#)

## Politische Meinungsbildung und Zusammenarbeit in Verbänden

Die BMW Group führt einen aktiven, offenen und transparenten Dialog mit Entscheidungsträgern und Vertretern von Politik, Gewerkschaften und Verbänden sowie Nichtregierungsorganisationen (NGOs), um die politischen Rahmenbedingungen für die eigenen Geschäftstätigkeiten konstruktiv und transparent mitzugestalten. Die BMW Group ist Mitglied in zahlreichen Verbänden in unterschiedlichen Ländern. In der Regel sind die Mitgliedschaft und das Engagement der BMW Group freiwillig. In einzelnen Fällen kann die Mitwirkung aber auch auf gesetzlichen Vorgaben beruhen.

Das Engagement der BMW Group in Verbänden reicht von Vorstandsmitgliedschaften in Verbandsgremien über die Mitwirkung in Arbeitsgruppen bis hin zum reinen Beobachterstatus. Unser Ziel ist es, uns mit den jeweiligen Verbänden bei den Positionen zu relevanten strategischen Themen abzustimmen. Sollte die BMW Group Abweichungen zwischen den Verbands- und Unternehmenspositionen feststellen, arbeitet das Unternehmen mit dem betreffenden Verband zusammen mit dem Ziel, die Positionen anzunähern. Die BMW Group sieht ihre Rolle darin, die Positionen des Unternehmens in den Meinungsbildungsprozess der Verbände einzubringen. Dadurch beteiligen wir uns an Diskussionen zu wesentlichen strategischen Themen wie beispielsweise Klimaschutz, Menschenrechte, Kreislaufwirtschaft, CO<sub>2</sub>-Reduzierung mit Blick auf die Pariser Klimaziele und transparentem Lieferkettenmanagement.

Mit der seit Mai 2023 verfügbaren, zusammenfassenden Darstellung der [↗ Interessensvertretung](#) gibt das Unternehmen einen umfassenden Überblick über seine wichtigsten politischen Positionen und Aktivitäten. Die neue Website geht inhaltlich über den bisher veröffentlichten Klima-Engagement-Bericht hinaus und ersetzt ihn.



### Nachhaltiger Akteur im Finanzmarkt

Der regelmäßige und intensive Austausch mit den Kapitalmarktakteuren hat für die BMW Group seit jeher einen hohen Stellenwert. Die BMW Group informierte auch 2023 durch regelmäßige Quartals- und die Jahresberichterstattung sowohl Anleger und Analysten als auch Ratingagenturen. In den vergangenen Jahren hat sich die Kommunikation mit Investoren, die Nachhaltigkeitskriterien in ihre Anlageentscheidung mit einbeziehen, weiter intensiviert. Durch zahlreiche Einzel- und Gruppengespräche sowie physische und virtuelle ESG-Konferenzen bedient die BMW Group die Informationsbedürfnisse dieser Zielgruppe. Im Mittelpunkt der Kommunikation standen die Weiterentwicklung des Geschäftsmodells, die Digitalisierung und andere Technologietrends in der Automobilindustrie, die Nachhaltigkeit in der Lieferkette sowie der Hochlauf der Elektromobilität. Bei den Pensionsvermögen im UK und in Deutschland standen auch 2023 die Messung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks sowie die Validierung der dafür vorhandenen Daten im Mittelpunkt. Für den UK BOPS\*-Plan wurde der [TCFD-Report](#) erstellt. Für das Pensionsportfolio gilt unverändert das Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 zu neutralisieren.

Der Aufbau von Vermögenspositionen in unseren Impact-Fonds, die Teile des nicht liquiden Bereichs des Pensionsvermögens repräsentieren, entwickelt sich weiter nach Plan. Es kamen mehrere Neuzeichnungen im Rahmen von Fonds-Investments hinzu. Die bisher vorgenommenen Investitionen in diesem Bereich beziehen sich neben dem Klimaschutz auch auf weitere von der UN festgelegte Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs). Im Rahmen der Impact-Fonds stehen dabei Investments im Vordergrund, die sich vorteilhaft auf das Klima auswirken.

### Ausblick

Die BMW Group plant, auch 2024 den intensiven und konstruktiven Austausch mit ihren Stakeholdern fortzusetzen und dazu die vorhandenen Dialogmöglichkeiten weiterzuentwickeln.

Den Dialog mit Kapitalmarktakteuren wie Investoren, Finanzanalysten und Ratingagenturen pflegen wir weiterhin aktiv. Neben dem direkten Austausch werden wir, wie in den Vorjahren, an physischen und virtuellen ESG-Konferenzen teilnehmen.

Bei unseren Kapitalanlagen soll der Erfassungsbereich für die damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen 2024 weiter ausgebaut werden. Es ist unser Ziel, die Vereinbarkeit unserer Kapitalanlagen mit den Pariser Klimazielen verlässlich bewerten und transparent dokumentieren zu können. So sollen – wo möglich – auch die nicht liquiden Investments in der Nachhaltigkeitsberichterstattung berücksichtigt oder zumindest auf ihre Nachhaltigkeit überprüft werden können.

### Zusammenarbeit des höchsten Leitungsorgans mit den Stakeholdern zur Ermittlung und Steuerung der Auswirkungen

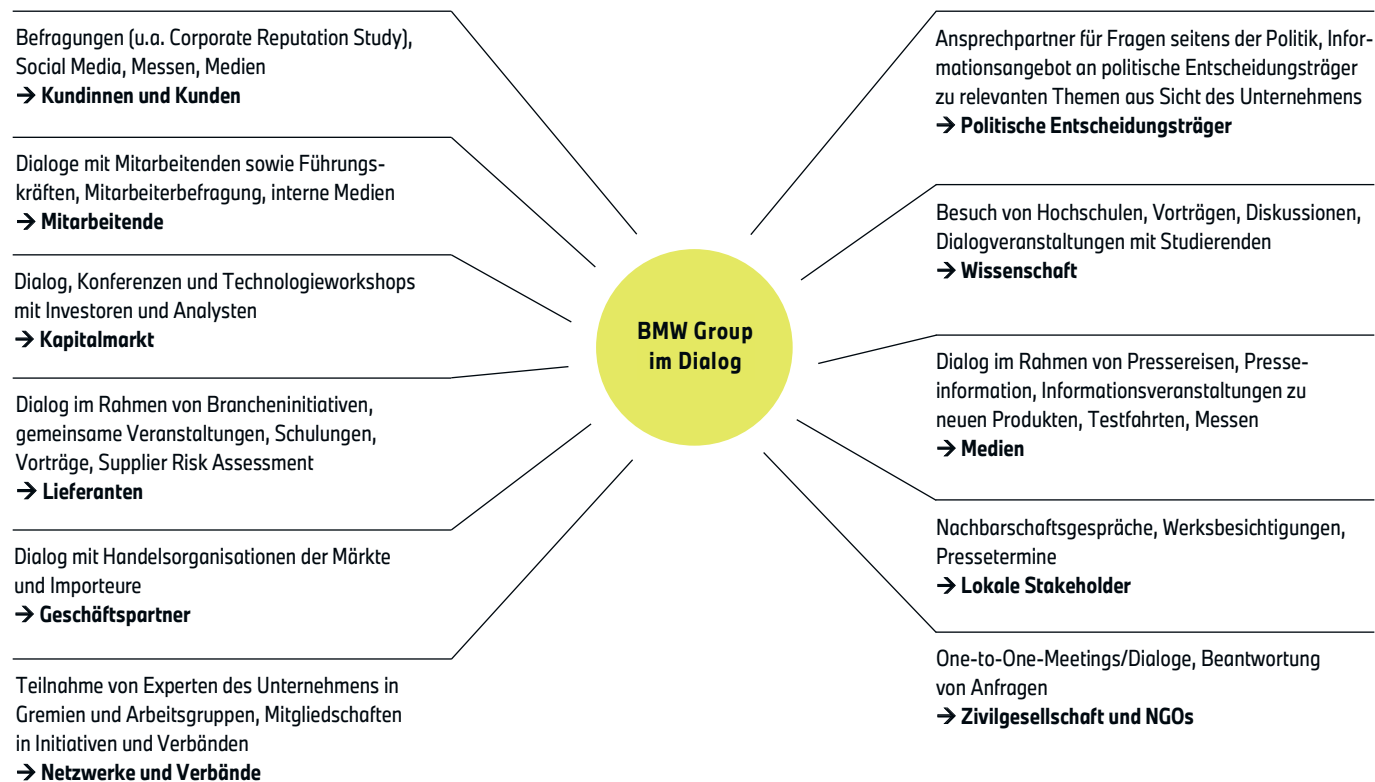
Der Vorstand informiert sich regelmäßig über Feedbacks von Stakeholdern und deren Positionen. Dies erfolgt in regulären Vorstandssitzungen, in direktem Austausch mit Stakeholdergruppen (zum Beispiel mit Investoren, politischen Entscheidungsträgern) oder durch Briefings der Fachstellen des Unternehmens, insbesondere vor Teilnahme an größeren Veranstaltungen wie etwa OECD-Konferenzen oder Hauptversammlungen. Auch der Vorsitzende des Aufsichtsrats steht in regelmäßigem Kontakt mit Stakeholdern. Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen an der Hauptversammlung teil, zudem stehen viele von ihnen auch im Rahmen ihrer weiteren Tätigkeiten und Mandate im Austausch mit Stakeholdern.

### Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern

Die BMW Group tauscht sich kontinuierlich an allen Standorten und in allen Märkten mit einer Vielzahl verschiedener Stakeholdergruppen aus. Je nach Situation werden dazu adäquate Engagementformen und -methoden gewählt.



## Stakeholdergruppen und Dialogformen



# BMW GROUP UND KAPITALMARKT

## RATINGS UNVERÄNDERT AUF HOHEM NIVEAU

Die BMW AG kann weiterhin eines der besten Kreditratings unter allen Automobilherstellern vorweisen. Im Jahr 2023 bestätigten die Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's (S&P) in einem herausfordernden Marktumfeld die Kreditratings der BMW AG auf hohem Investmentgrade-Niveau. Das Langfristrating von Moody's liegt weiterhin bei „A2“ mit stabilem Ausblick, das Kurzfristrating bei „P-1“. Das Langfristrating von S&P ist unverändert „A“ mit stabilem Ausblick, das Kurzfristrating „A-1“.

Die Kreditratings reflektieren die anhaltend starke operative Leistung. Weiterhin wird das Kreditrating von der soliden Kapitalstruktur, der ausgewogenen Finanzpolitik sowie der guten Liquiditätsausstattung unterstützt. Darüber hinaus wird der steigende Anteil vollelektrischer Fahrzeuge im Absatzvolumen honoriert. Die Ratingagenturen sehen die BMW AG mit diesem Profil gut vorbereitet, um die zahlreichen Herausforderungen zu meistern, die sich aus der Transformation der Automobilindustrie sowie aus den makroökonomischen Entwicklungen (unter anderem volatile Rohstoffpreise, Lieferengpässe, geopolitische Verwerfungen, Inflation, Zinserhöhungen) ergeben.

Die überdurchschnittlichen Kreditratingeinschätzungen bestätigen die sehr gute Bonität der BMW AG. Damit verfügt die BMW AG über einen sehr guten Zugang zu den internationalen Kapitalmärkten und profitiert von attraktiven Refinanzierungsbedingungen.

Aktuelle Unternehmensratings	Moody's <sup>1</sup>	Standard & Poor's <sup>2</sup>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	A2	A
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	P-1	A-1
Ausblick	Stabil	Stabil

<sup>1</sup> Moody's Skala für Langfristratings: Aaa bis C. Moody's Skala für Kurzfristratings: P-1 (Prime-1) bis NP (Not Prime).

<sup>2</sup> S&P Skala für Langfristratings: AAA bis D. S&P Skala für Kurzfristratings: A-1 bis D.

## GUT PLATZIERT IN NACHHALTIGKEITSRATINGS

Die BMW Group belegte im Jahr 2023 erneut gute Plätze in renommierten Nachhaltigkeitsratings und sieht sich dadurch in ihrer starken Position bestätigt. So ist die BMW Group unter anderem mit einem AA-Rating bei MSCI ESG, einem Score von 24.8 Punkten bei Sustainalytics und einem C+-Rating sowie einer Prime-Einstufung bei ISS ESG vertreten.

## DIVIDENDE ERNEUT AUF HOHEM NIVEAU

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der BMW AG in Höhe von 3.802 Mio. € (2022: 5.481 Mio. €) zur Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 6,00 € je dividendenberechtigte Stammaktie (2022: 8,50 €) und einer Dividende von 6,02 € je dividendenberechtigte Vorzugsaktie (2022: 8,52 €) zu verwenden und den verbleibenden Betrag in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen. Die Ausschüttungsquote (Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS) für das Jahr 2023 beträgt damit 33,7% (2022: 30,6%).

### Die BMW AG Aktie

	2023	2022	2021	2020	2019
<b>STAMMAKTIE</b>					
Anzahl der ausgegebenen Aktien in 1.000 Stück	579.796	601.995	601.995	601.995	601.995
Zurückgekaufte Aktien zum Stichtag in 1.000 Stück	4.218	15.312	-	-	-
<b>Börsenkurs in €<sup>1</sup></b>					
Jahresschlusskurs	100,78	83,38	88,49	72,23	73,14
Höchstkurs	112,90	99,32	95,89	76,68	77,75
Tiefstkurs	85,80	69,13	68,34	37,66	58,70
<b>VORZUGSAKTIE</b>					
Anzahl der ausgegebenen Aktien in 1.000 Stück	58.920	60.844	59.404	57.689	56.867
Zurückgekaufte Aktien zum Stichtag in 1.000 Stück	943	1.449	-	-	-
<b>Börsenkurs in €<sup>1</sup></b>					
Jahresschlusskurs	89,95	79,55	73,30	55,20	55,05
Höchstkurs	105,00	85,20	82,00	57,60	67,85
Tiefstkurs	80,15	58,85	51,60	32,50	47,54
<b>KENNZAHLEN JE AKTIE IN €</b>					
<b>Dividende</b>					
Stammaktie	6,00 <sup>2</sup>	8,50	5,80	1,90	2,50
Vorzugsaktie	6,02 <sup>2</sup>	8,52	5,82	1,92	2,50
Ergebnis je Stammaktie <sup>3</sup>	17,67	27,31	18,77	5,73	7,47
Ergebnis je Vorzugsaktie <sup>4</sup>	17,69	27,33	18,79	5,75	7,49
Free Cashflow Segment Automobile <sup>5</sup>	10,96	17,14	9,61	5,15	3,90
Eigenkapital <sup>5,6</sup>	141,42	134,85	113,60	93,26	90,92

<sup>1</sup>Xetra-Schlusskurse.

<sup>2</sup>Vorschlag der Verwaltung.

<sup>3</sup>Gewichtung der Aktien im Jahresdurchschnitt.

<sup>4</sup>Gewichtung der Aktien entsprechend der Dividendenberechtigung.

<sup>5</sup>Die Kennzahl berechnet sich ohne die zurückgekauften Aktien.

<sup>6</sup>Seit dem Geschäftsjahr 2022 wird das Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG zur Berechnung herangezogen.

**38 Die BMW Group im Überblick**

38 Organisation und Geschäftsmodell

38 Segmente

39 Standorte

**42 Die BMW Group Strategie**

42 Umfeldanalyse

43 Eckpfeiler der Strategie

47 Leistungsindikatoren und Steuerung

**52 Finanzielle Leistung**

52 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

55 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

56 Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung

57 Finanzielle Lage

66 Geschäftsverlauf und Segmente

74 Erläuterungen zur BMW AG

**78 EU-Taxonomie****90 Produkte**

90 Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung

95 Produktqualität und -sicherheit

97 CO<sub>2</sub>-Emissionen

100 Elektromobilität

**104 Produktion und Lieferantennetzwerk**

104 Produktionsnetzwerk

107 Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien

111 Einkauf und Lieferantennetzwerk

**115 Mitarbeitende und Gesellschaft**

115 Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterentwicklung

118 Gesundheit und Leistungsfähigkeit

120 Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion

122 Gesellschaftliches Engagement

**123 Prognose****126 Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems****127 Risiken und Chancen**

127 Risiko- und Chancenmanagement

130 Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen

137 Klimabezogene Risiken und Chancen

141 Zusammenfassung und Ausblick

**142 Compliance und Menschenrechte****146 Internes Kontrollsystem****147 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen**

02

# ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

# DIE BMW GROUP IM ÜBERBLICK

## ORGANISATION UND GESCHÄFTSMODELL

Die BMW Group entwickelt und produziert Premiumautomobile und -motorräder. Ihre Marken BMW, MINI, Rolls-Royce und BMW Motorrad gehören zu den bekanntesten Marken weltweit. Die BMW Group hält sowohl im Premiumsegment als auch im Finanzdienstleistungssektor eine führende Marktposition.

Elektrisch, digital und zirkulär – für die BMW Group ist das der Schlüssel zur individuellen Mobilität mit einem klaren Fokus auf Nachhaltigkeit. Mit den innovativen Produkten ihrer Marken gestaltet die BMW Group die Mobilität von morgen aus einer führenden Position heraus. Das Visionsfahrzeug [BMW VISION Neue Klasse](#) vereint dabei erstmals alle drei Handlungsfelder - Elektromobilität, Digitalisierung und Zirkularität - und gibt einen Ausblick auf die völlig neue Modellgeneration der NEUEN KLASSE.



3

Die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) mit Sitz in München ist das Mutterunternehmen des BMW Konzerns (BMW Group). Die BMW Group umfasst neben der BMW AG sämtliche Tochtergesellschaften, auf die die BMW AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann [Aufstellung des Anteilsbesitzes](#). Die BMW Group gliedert sich in die Segmente [Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen](#) sowie das Segment Sonstige Gesellschaften [Segmentinformationen](#). Die BMW AG übernimmt zentral die Steuerung der operativen Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen.

Die BMW Group beschäftigte zum Ende des Berichtsjahres weltweit 154.950 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.



3

## SEGMENTE

### Segment Automobile

Mit ihren Automobilmarken BMW, MINI und Rolls-Royce bedient die BMW Group unterschiedlichste Kundenwünsche. Die Marke BMW zeichnet das perfekte Zusammenspiel aller Komponenten und die dadurch unverwechselbare und markentypische Fahrdynamik aus. Ein breites und attraktives Produktportfolio mit einer Vielfalt technologischer Antriebsarten – vom rein elektrischen Antrieb (BEV<sup>1</sup>) über moderne Plug-in-Hybride (PHEV<sup>2</sup>) bis zum hocheffizienten Verbrennungsmotor – steht dabei für einen technologieorientierten Ansatz. Die Produktpalette erstreckt sich von der Premiumkompaktklasse bis hin zur Oberklasse. Die innovativen Hochleistungsautomobile der High-Performance-Klasse von BMW M ergänzen das Automobilangebot in den verschiedenen Klassen.



3

<sup>1</sup> Battery Electric Vehicle [Elektrifizierte Fahrzeuge](#).

<sup>2</sup> Plug-in Hybrid Electric Vehicle [Elektrifizierte Fahrzeuge](#).

<sup>3</sup> [Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben](#).

Die Marke MINI steht für maximalen Fahrspaß im Premiumkompaktsegment. Auch in diesem Berichtsjahr war der vollelektrische MINI Cooper SE\* das volumenstärkste Modell der Marke. Mit Vorstellung der „New MINI Family“ im Herbst 2023 läutete die Marke den Start in eine neue vollelektrische Zukunft ein, bei der die digitale Erlebniswelt, innovative Technologien und der MINI typische Fahrspaß im Vordergrund stehen. Im Frühjahr 2024 wird der MINI Aceman als erstes vollelektrisches Crossover-Modell seine Weltpremiere feiern.

Die Traditionsmarke Rolls-Royce bietet Automobile in der absoluten Luxusklasse an. Individuelle Kundenwünsche und exklusiver Service stehen dabei an oberster Stelle. Mit der Einführung des ersten BEV-Modells Rolls-Royce Spectre\* Ende 2023 begibt sich die Luxusmarke auf den Weg ins vollelektrische Zeitalter.

Das weltweite Vertriebsnetz für das Automobilgeschäft umfasst gegenwärtig über 3.500 BMW, mehr als 1.600 MINI und 147 Rolls-Royce Handelsbetriebe. [↗ Segment Automobile](#)

### Segment Motorräder

Auch im Motorradgeschäft verfolgt die BMW Group eine konsequente Elektrifizierungsstrategie im Premiumsegment. Im Jubiläumsjahr zum 100-jährigen Bestehen setzte die Marke BMW Motorrad mit dem vollelektrischen eParkourer CE 02 aus dem Segment Urban Mobility einen neuen Meilenstein im Premiumsegment. Darüber hinaus bietet BMW Motorrad Fahrzeuge aus den Bereichen Sport, Tour, Roadster, Heritage und Adventure an. BMW Motorräder werden aktuell in über 90 Ländern von mehr als 1.200 Händlern und Importeuren verkauft. [↗ Segment Motorräder](#)

### Segment Finanzdienstleistungen

Die BMW Group zählt im Automobilsektor zu den führenden Finanzdienstleistern. Finanzdienstleistungen werden über Tochtergesellschaften und Kooperationen mit lokalen Finanzdienstleistern und Importeuren in mehr als 50 Ländern weltweit angeboten. Das größte Geschäftsfeld bilden die Kreditfinanzierung und das Leasing von Automobilen und Motorrädern der Konzernmarken durch Privatkunden.

Unter der Markenbezeichnung Alphabet ist die BMW Group Partner im internationalen markenübergreifenden Flottengeschäft. Das Angebot umfasst hauptsächlich die Fuhrparkfinanzierung von Großkunden sowie das ganzheitliche Management von Firmenflotten und die Unterstützung der Kunden bei einem nachhaltigen und klimafreundlichen Flottenmanagement. [↗ Segment Finanzdienstleistungen](#)



## STANDORTE

### Globaler Überblick

Die BMW Group ist weltweit aktiv. Die größten Automobil- und Motorradmärkte für die BMW Group sind Europa, insbesondere Deutschland und das Vereinigte Königreich (UK), die USA und China.

## STANDORTE WELTWEIT

● **Vertriebsstandorte und Standorte  
Finanzdienstleistungen**1 **Zentrale**

2 Kanada

3 USA

4 Mexiko

5 Vereinigte Arabische Emirate

6 Brasilien

7 Argentinien\*

8 Südafrika

9 Russland

10 Indien

11 China

12 Südkorea

13 Japan

14 Thailand

15 Malaysia

16 Singapur\*

17 Indonesien\*

18 Australien

19 Neuseeland

\* Nur Vertrieb.

■ **Produktion außerhalb Europas**

BMW Group Werk Araquari, Brasilien

BMW Group Werk Chennai, Indien

BMW Group Werk Manaus, Brasilien

BMW Group Werk Rayong, Thailand

BMW Group Werk Rosslyn, Südafrika

BMW Group Werk San Luis Potosí, Mexiko

BMW Group Werk Spartanburg, USA

BMW Brilliance Automotive, China (3 Werke)

▣ **Spotlight Automotive, China (gemeinschaftliche Tätigkeit)**□ **Partnerwerke außerhalb Europas**

Partnerwerk, Chongqing, China

Partnerwerk, Chu Lai, Vietnam

Partnerwerk, Hosur, Indien

Partnerwerk, Jakarta, Indonesien

Partnerwerk, Kairo, Ägypten

Partnerwerk, Kulim, Malaysia

▲ **Forschung und Entwicklung außerhalb Europas**

BMW Group Designworks, Newbury Park, USA

BMW Group Technology Office USA, Mountain View, USA

BMW Group Engineering and Emission Test Center, Oxnard, USA

BMW Group Design, Technology and ConnectedDrive Lab, Shanghai, China

BMW Group Entwicklung China, Peking, China

BMW Group Entwicklung und Technology Office, Tokio, Japan

BMW Group Entwicklung USA, Woodcliff Lake, USA

BMW Group IT Technology Office, Greenville, USA

BMW Group IT Technology Office, Nanjing, China

BMW Group IT Technology Office, Singapur

BMW Group IT DevOps Hub, Chennai, Indien

BMW Group IT DevOps Hub, Rosslyn, Südafrika

BMW do Brasil Entwicklung, Araquari, Brasilien

BMW Group Technology Office Tel Aviv, Tel Aviv, Israel

BMW Group R&amp;D Center Seoul, Seoul, Südkorea

BMW Group Prototype Testing, Rosslyn, Südafrika

BMW Brilliance Automotive, Shenyang, China

41

Vertriebsstandorte und Standorte  
Finanzdienstleistungen weltweit

32

Produktionsstandorte

17

Länder mit Forschungs-  
und Entwicklungsstandorten



## STANDORTE EUROPA

● **Vertriebsstandorte und Standorte Finanzdienstleistungen**

- 1 Deutschland
- 2 Norwegen
- 3 Dänemark
- 4 Schweden
- 5 Finnland\*
- 6 Niederlande
- 7 UK

- 8 Irland
- 9 Belgien/Luxemburg
- 10 Frankreich
- 11 Schweiz
- 12 Italien
- 13 Slowenien\*
- 14 Spanien
- 15 Portugal

- 16 Tschechische Republik
- 17 Polen
- 18 Österreich
- 19 Slowakei
- 20 Ungarn\*
- 21 Rumänien\*
- 22 Bulgarien\*
- 23 Griechenland

\* Nur Vertrieb.

■ **Produktion in Europa**

- BMW Group Werk Berlin
- BMW Group Werk Dingolfing
- BMW Group Werk Eisenach
- BMW Group Werk Landshut
- BMW Group Werk Leipzig
- BMW Group Werk München
- BMW Group Werk Regensburg
- BMW Group Werk Wackersdorf
- BMW Group Werk Steyr, Österreich
- BMW Group Werk Hams Hall, UK
- BMW Group Werk Oxford, UK
- BMW Group Werk Swindon, UK
- Rolls-Royce Manufacturing Plant, Goodwood, UK

□ **Partnerwerke in Europa**

- Partnerwerk, Born, Niederlande (Auftragsfertigung)
- Partnerwerk, Graz, Österreich (Auftragsfertigung)

▲ **Forschung und Entwicklung in Europa**

- BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ), München, Deutschland
- BMW Car IT, München, Deutschland
- BMW Group Autonomous Driving Campus, Unterschleißheim, Deutschland
- BMW Group Designworks, München, Deutschland
- BMW Group Leichtbau- und Technologiezentrum, Landshut, Deutschland
- BMW Group Entwicklungszentrum für Dieselmotoren, Steyr, Österreich
- Critical TechWorks S.A., Porto/Lissabon, Portugal
- BMW France, S. A. S., Miramas, Frankreich
- Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Goodwood, UK
- BMW Group Vehicle Testing, Arjeplog, Schweden
- BMW Group Vehicle Testing, Granada, Spanien
- BMW Group Vehicle Testing, Sokolov, Tschechien



**DIE BMW GROUP STRATEGIE**

42 Umfeldanalyse

43 Eckpfeiler der Strategie

47 Leistungsindikatoren und Steuerung

# DIE BMW GROUP STRATEGIE

Für die BMW Group ist die Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie ein kontinuierlicher Prozess; sie hat ihren Ausgangspunkt in der Umfeldanalyse. Darin werden Trends mit wesentlicher Bedeutung für die Automobilindustrie untersucht und bewertet sowie die zugrunde liegenden Prämissen überprüft. Mit diesen Einflussfaktoren und ihrer zum Teil hohen Veränderungsdynamik als wichtigen Eingangsgrößen entwickeln wir unsere Unternehmensstrategie fortlaufend weiter und richten unsere strategischen Ziele entsprechend aus.

Die Unternehmensstrategie und die strategischen Ziele der BMW Group bilden für die Fachbereiche den Anknüpfungspunkt, konkrete Stoßrichtungen und Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Dies erfolgt auf Basis von strategischen Handlungsfeldern und erfolgskritischen Aufgaben.

Der Strategieprozess ermöglicht eine Planung in Szenarien, um zunehmend volatile und herausfordernde Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Er sichert der BMW Group damit Flexibilität und Reaktionsfähigkeit. Der Strategie der BMW Group liegen elementare Werte zugrunde wie beispielsweise die Integrität unseres Handelns. [➤ Compliance und Menschenrechte](#)

Über ein regelkreisbasiertes Planungs- und Steuerungssystem wird die Strategie in eine jährlich überarbeitete, längerfristige Unternehmensplanung überführt. Ihre Umsetzung wird durch ein Zielsystem mit den Aspekten Finanzen, Kunden, Prozesse, Lernen und Entwicklung kontrolliert. [➤ Leistungsindikatoren und Steuerung](#)

## UMFELDANALYSE

Der Erfolg eines Unternehmens hängt maßgeblich von der Fähigkeit ab, Veränderungen im Umfeld frühzeitig zu erkennen, in Szenarien zu planen, Risiken wirksam zu steuern und Chancen, die sich aus Veränderungen ergeben können, wahrzunehmen [➤ Risiken und Chancen](#). Zu diesem Zweck beobachten wir kontinuierlich unser Umfeld in den für uns wichtigsten Regionen und analysieren datenbasiert Trends und Entwicklungen, die unsere Geschäftstätigkeit in der Zukunft beeinflussen könnten. Im Jahr 2023 wurde eine umfassende Aktualisierung und Überarbeitung der Analyse des Umfelds durchgeführt und die betrachteten Themenfelder wurden deutlich ausgeweitet. Der regelmäßige [➤ Dialog mit den Stakeholdern](#), den wir im Rahmen der etablierten BMW Group XChange-Formate führen, rundet das Bild aus der Umfeldanalyse ab.

Neben den bestehenden Entwicklungsrichtungen verstärken sich einige Trends zunehmend, insbesondere bei digitalen Technologien sowie im politischen Umfeld. Die derzeit wichtigsten Trends mit langfristiger Auswirkung auf das Geschäftsmodell der BMW Group werden anhand der Einflussfaktoren Gesellschaft, Technologie, Ökonomie, Ökologie und Politik kategorisiert.

### Gesellschaft

Individuelle Mobilität bleibt ein Bedürfnis des Menschen. Der Fahrzeugbesitz hängt weiterhin stark vom Einkommen, von der Haushaltsgröße sowie dem Wohnort ab. Die Corona-Pandemie hat keine wesentlichen und nachhaltigen Effekte im allgemeinen Mobilitätsverhalten hinterlassen. Insbesondere in Ballungsräumen werden On-Demand-Mobility (ODM)-Dienstleistungen



auch weiterhin im Wesentlichen als Ergänzungsangebot genutzt. Unterstützt durch die Industrialisierung digitaler Technologien gewinnen neue Nutzungskonzepte für Fahrzeuge an Bedeutung – im Stand und während der Fahrt.

### Technologie

Für ein technologiebasiertes Unternehmen wie die BMW Group sind die generellen Entwicklungen auf diesem Gebiet von besonderer Bedeutung. Hier finden kontinuierlich Veränderungen statt, das Marktumfeld entwickelt sich dynamisch und neue Formen der Zusammenarbeit entstehen. Neue Angebote entstehen, wie zum Beispiel rund um künstliche Intelligenz, deren Einsatzzwecke in allen Facetten des Lebens zunehmen. Moderne Fahrzeuge zählen bereits heute zu den komplexesten digitalen Gegenständen in Konsumentenhand. Die Anforderungen an Fahrzeuge werden auch durch die von Kundinnen und Kunden täglich genutzten digitalen Ökosysteme geprägt. Automobile sollen eine verlässliche Unterstützung im Alltag sein, sich nahtlos in das persönliche Lebensumfeld einfügen und ein holistisches Gesamterlebnis erzeugen. Software-Updates mit Weiterentwicklungen von Funktionen erwartet und zum allgemeinen werden Standard. [↗ Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung](#)

Neben der Digitalisierung bleibt die Entwicklung zum automatisierten/autonomen Fahren eine der wesentlichen Erwartungen an die Mobilität der Zukunft. Erste Angebote von Funktionen des Level 4\* werden zwar vor 2030 im Markt existieren, die Skalierung wird allerdings erst nach 2030 erwartet. [↗ Produkte](#)

Der Hochlauf der Elektromobilität bleibt für alle Länder eine wichtige Voraussetzung auf dem Weg zur Klimaneutralität, regional unterschiedliche Adaptionsgeschwindigkeiten sind hierbei auch weiterhin zu erwarten. Weltweit wird es auf längere Sicht ein Parallelangebot von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren geben. Die Anzahl der vollelektrischen Modelle in der gesamten Automobilindustrie wird voraussichtlich aber kontinuierlich steigen. Entscheidend für die weitere Verbreitung bleibt auch künftig die Lösung von noch bestehenden Unsicherheiten unter anderem im Hinblick auf Regulatorik, einen flächendeckenden und ausreichend schnellen Aufbau von Ladeinfrastruktur und Rohstoffverfügbarkeit. Um den generell steigenden Bedarf an klimaneutraler Energie durch Grünstrom bedienen

zu können, ist die Ausbaugeschwindigkeit der entsprechenden Kapazitäten zu erhöhen. Der dadurch steigende Anteil regenerativer Energien führt zu erhöhter Volatilität in der gesamten Stromerzeugung und damit zu Herausforderungen für die Netzstabilität. Ebenso wie die eingeschränkten Kapazitäten der Verteilnetze erfordert dies weitere Anstrengungen für den nachhaltigen Erfolg der Elektromobilität. [↗ Elektromobilität](#)

### Ökologie

Weltweit arbeiten Regierungen daran, die Ziele des Pariser Klimaabkommens zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung in nationale Gesetze zu übertragen. Eine ambitionierte klimapolitische Ausrichtung wird für Unternehmen eine wichtige Grundlage für erfolgreiches Handeln. Entscheidend ist auch die Vorbereitung auf die Folgen der bereits existierenden und absehbaren Veränderungen durch den Klimawandel, die einen faktischen Handlungsdruck erzeugen. Fundamental wird sich auch die Rolle von Wasserstoff als Energieträger ändern, getrieben durch den globalen Dekarbonisierungsbedarf.

### Ökonomie

Ökologie und Ökonomie sind eng verbunden und beeinflussen sich gegenseitig. So wird neben den CO<sub>2</sub>-Emissionen die Ressourceneffizienz an Bedeutung gewinnen. Auch steigen die Vorgaben für Sekundärmaterial und Recycling, beispielsweise durch Quotenanforderungen. Gleichzeitig entstehen dadurch industrieübergreifende Initiativen und Chancen für neue Geschäftsmodelle. [↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien](#)

Der Wettbewerb zwischen unterschiedlichen politischen Systemen dominiert die internationale Politik und bedingt die Veränderung von internationalen Handelsströmen mithilfe von Instrumenten wie Sanktionen, Zöllen und Subventionen. Sowohl aufgrund des Klimawandels als auch wegen geopolitischer Risiken steigt die Notwendigkeit zur Absicherung der Lieferketten.

### Politik

Politik und Regulierungen beschränken den Handlungsspielraum entlang des gesamten automobilen Wertschöpfungsmodells. Dabei nimmt die Heterogenität der Gesetzgebungen in allen Weltregionen zu.

Im urbanen Umfeld werden in der Europäischen Union Engpässe in der Infrastruktur sowie die selektive Umverteilung des Straßenraums aller Voraussicht nach zu mehr Stau und schlechterer Erreichbarkeit führen. Parallel wachsen Tendenzen zur Anti-PKW-Politik in Innenstädten. Die voraussichtliche Ausrollung von Smart-City-Technologien hingegen würde vor allem chinesische Städte prägen.

## ECKPFEILER DER STRATEGIE

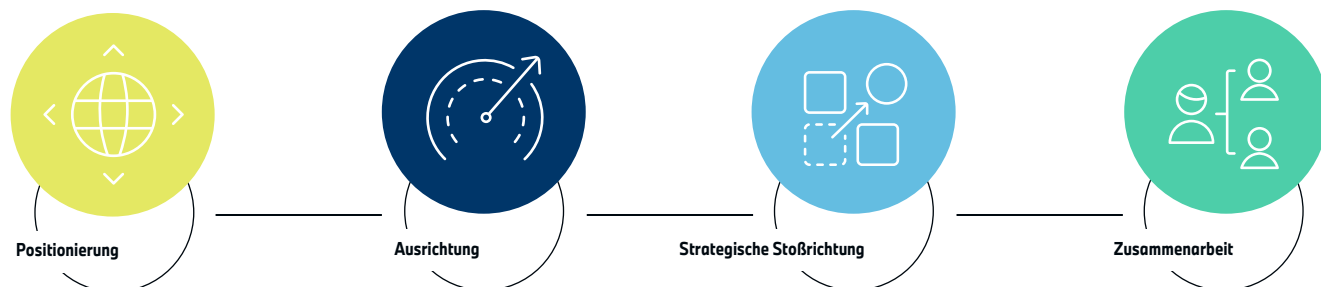
Die BMW Group Strategie orientiert sich am Unternehmenszweck: „Die BMW Group existiert, weil sie Menschen bewegt, Herzen berührt und den Verstand beflügelt.“ Für uns ist er Antrieb, Leitbild und Orientierung – das gilt für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Er ist der Anspruch an unsere aktive Rolle in der Gesellschaft. Mit seiner langfristigen Ausrichtung leitet er uns zielgerichtet durch die aktuelle Transformation der gesamten Automobilindustrie und darüber hinaus.

Im Übergang zu den konkreten Inhalten der BMW Group Strategie gestaltet der BMW Group Impact das langfristige strategische Zielbild des Unternehmens weiter aus und unterstreicht die Ambition, einen Beitrag zur gesamtgesellschaftlichen Weiterentwicklung zu leisten: „We make individual mobility more human, intelligent and responsible – creating an inspiring future for all of us.“

Vor diesem Hintergrund definiert die Unternehmensstrategie der BMW Group (BMW Group Strategie) den strategischen Rahmen und legt die Basis dafür, dass das Unternehmen auch in einem zunehmend dynamischen Umfeld konsequent und marktorientiert auf Profitabilität, Wachstum und Nachhaltigkeit ausgerichtet bleibt. Die BMW Group Strategie formuliert die Zielansprüche in den vier Elementen Positionierung, Ausrichtung, strategische Stoßrichtung und Zusammenarbeit.

\* Branchenübliche Definition gemäß der Society of Automotive Engineers (SAE): fünf Stufen (Levels) des automatisierten Fahrens.

## BMW Group Strategie



### Positionierung – wofür steht die BMW Group?

Die BMW Group steht mit ihren inspirierenden und innovativen Produkten für erstklassige individuelle Mobilität und leistet einen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung. Ziel ist es, Ökonomie, Ökologie und die Gesellschaft in Einklang zu bringen. Die zentralen Handlungsfelder der Strategie sind: Elektrifizierung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit beziehungsweise Zirkularität. Dies erlaubt uns, Freude und Verantwortung ohne Kompromisse zu verbinden und unsere Wachstums- und Profitabilitätszielsetzungen zu erfüllen.

Die BMW Group verpflichtet sich, das Pariser Klimaabkommen zu erfüllen. Dazu treibt das Unternehmen mit nachweisbaren, stetigen Verbesserungen die Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus seiner Produkte sowie die Kreislaufwirtschaft voran - von der Lieferkette über die Produktion und die Nutzungsphase bis hin zum Recycling der Produkte. Die BMW Group hat sich zu diesem Zweck messbare, wissenschaftsbasierte und im Unternehmen fest verankerte Ziele bis 2030 gesetzt (Basisjahr je 2019). So sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen wie folgt reduziert werden:

1. CO<sub>2</sub>-Reduzierung um 80% in den eigenen Werken und Standorten (Scope 1 und 2) im Durchschnitt je produziertes Fahrzeug ↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen an den Standorten
2. CO<sub>2</sub>-Reduzierung in der Nutzungsphase des Fahrzeugs (Scope 3 downstream) im Durchschnitt um mehr als 50% je gefahrenen Kilometer. Dies wird ermöglicht durch weitere Effizienzverbesserungen bei unseren elektrifizierten Modellen sowie der neuen Generation der Verbrenner-technologien. Hinzu kommt die dynamisch zunehmende Nachfrage nach unseren elektrifizierten Fahrzeugen ↗ Elektromobilität, ↗ Segment Automobile
3. CO<sub>2</sub>-Reduzierung um mehr als 20%\* in der Lieferkette (Scope 3 upstream) im Durchschnitt je produziertes Fahrzeug ↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette

Wir haben uns zu diesem Zweck der Science Based Targets initiative (SBTi) angeschlossen. So gewährleisten wir Transparenz und Vergleichbarkeit bei der Validierung und Messbarkeit der Ziele. Zugleich stellen wir sicher, dass die Ziele den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie regulatorischen Anforderungen entsprechen. Diese werden im Kapitel ↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen näher beschrieben.

Bei unseren Fahrzeugprojekten zählen bereits in der Entwicklungsphase ↗ Steuerungsgrößen wie die ↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Produktlebenszyklus zu wichtigen ↗ Leistungsindikatoren. Der Vorstand erhält und diskutiert jedes Quartal einen Statusbericht zur Nachhaltigkeit und leitet bei Bedarf entsprechende Maßnahmen ab.

Die BMW Group arbeitet zudem in zahlreichen Projekten und Initiativen aktiv daran, die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität zu verbessern. Dazu zählt der flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die ambitionierten Ziele des Pariser Klimaabkommens zur Eindämmung des Klimawandels im Verkehrssektor erfordern einen Mix moderner Antriebstechnologien, der eng auf Kundenbedürfnisse und die weltweit unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen abgestimmt ist. Neben rein elektrischen Antrieben leisten auch Plug-in-Hybride und moderne Verbrenner-technologien einen wichtigen Beitrag zur Verringerung der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Zudem treibt die BMW Group ihre Aktivitäten im Bereich Wasserstoff kontinuierlich voran. ↗ Produkte

\* Aus Gründen der Vereinfachung handelt es sich hierbei um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22%.

In unserer weltweiten Organisation ist die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten (ESG-Kriterien) über die einzelnen Marktstrategien fest verankert. In unserem internationalen Nachhaltigkeitsnetzwerk werden zudem Best Practices zu den Themen Umweltschutz, soziale Nachhaltigkeit, Corporate Citizenship und Governance ausgetauscht.



### Ausrichtung – was treibt die BMW Group an?

Die BMW Group bietet begeisternde Produkte – heute und für zukünftige Generationen – und sichert sich durch eine hohe Ertragskraft ihre unternehmerische Eigenständigkeit. Mit ihrer starken Innovationskraft und Leidenschaft gestaltet die BMW Group die Zukunft nachhaltiger Mobilität. Begeisternde Produkte ermöglichen höchste Kundenzufriedenheit, Stärkung der Marken und eine Steigerung des Marktanteils der BMW Group.

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit hat in unserer Unternehmenssteuerung eine hohe Bedeutung und wird über das Ziel der Ausschöpfung von Wachstumspotenzialen und über die Sicherstellung unserer Profitabilitätsziele verankert. Hierfür stehen unsere ambitionierten finanzwirtschaftlichen Ansprüche, die mit den strategischen Kennzahlen EBIT-Marge im Segment Automobile (Korridor von 8–10%), einem RoCE im Segment Automobile von mindestens 18% und einer EBT-Marge im Konzern von mehr als 10% verknüpft sind. [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#)

Wesentliche Faktoren für Kundenzufriedenheit beziehungsweise -begeisterung und wirtschaftlichen Erfolg der BMW Group sind die Qualität und Zuverlässigkeit aller Produkte und Dienstleistungen. Daher haben wir uns ein ganzheitliches Qualitätsverständnis mit Ausrichtung auf das beste Kundenerlebnis zum Ziel gesetzt. So wurde im Jahr 2023 die Initiative „Mission Quality“ unternehmensweit ausgerollt. Als ein wesentliches Fokusthema des Unternehmens forciert die Initiative die Stärkung des Qualitätsbewusstseins und stellt den individuellen Beitrag aller Mitarbeitenden in den Mittelpunkt.

Digitalisierung wird über das Fahrzeug ([↗ Innovationen, Digitalisierung und Kundenorientierung](#)) hinaus konsequent in den Unternehmens- und Kundenprozessen sowie entlang der automobilen Wertschöpfung vorangetrieben und stärkt die Resilienz und unternehmerische Flexibilität der BMW Group. In allen Unternehmensbereichen gibt es entsprechende Initiativen. So ist unsere Initiative „Process & Digital Impact“ ein Beispiel dafür, unsere internen Prozesse und Abläufe im gesamten Unternehmen zu beschleunigen und digitale Potenziale in allen Bereichen durch digitalisierte Prozessführung zu realisieren. Die konsequente Implementierung und der entsprechende Kompetenzaufbau in allen Ressorts wird durch die eigens geschaffenen Prozess- und Digitalisierungsfunktionen sichergestellt. Begleitend startete mit DIGITAL BOOST im März 2023 eine der größten Trainingsmaßnahmen in der Geschichte der BMW Group, ein virtuelles Training im indirekten Bereich über alle Hierarchien, das Kenntnisse und Chancen der Digitalisierung vermittelt – national wie international. Ziel ist es, dass alle Mitarbeiter die gleichen Grundkenntnisse zur Digitalisierung erwerben und die Potenziale im eigenen Verantwortungsbereich erkennen und für die BMW Group heben können.



### Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group?

Die BMW Group fokussiert sich auf ihre Kundinnen und Kunden und erfüllt deren weltweit unterschiedliche Ansprüche. Dabei versteht sie die Bedürfnisse ihrer heutigen und zukünftigen Kundinnen und Kunden und übertrifft deren Erwartungen. Sie verbindet zukunftsweisende Technologien, emotionale Produkte und individuelle Kundenbetreuung zu einem einzigartigen Gesamterlebnis. Die Handlungsfelder Elektrifizierung, Digitalisierung sowie Zirkularität stehen dabei im Vordergrund.

Die Bedeutung der Elektromobilität haben wir früh erkannt und verfolgen den Hochlauf der vollelektrischen und vernetzten Mobilität konsequent weiter. Ende 2023 hatte die BMW Group in allen Marken und Segmenten mindestens ein vollelektrisches Modell im Angebot. Im Jahr 2023 wurden die Langversion des

iX1 für den chinesischen Markt, die BMW i5\* Limousine und der Rolls-Royce Spectre\* im Markt eingeführt. Im Jahr 2023 stieg die Zahl der Auslieferungen mit 375.716 vollelektrischen Automobilen um mehr als 74,1% an (2022: 215.752 Automobile).

#### [↗ Elektromobilität](#)

Der BMW iX2\*, die Langversion der BMW i5 Limousine für den chinesischen Markt, der BMW i5 Touring\*, der MINI Cooper SE\*, der MINI Countryman SE\* und der vollelektrische MINI Aceman als erstes Cross-over-Modell der Marke kommen 2024 neu in den Handel [↗ Segment Automobile](#). Dank ihres attraktiven Produktportfolios erwartet die BMW Group auch 2024 einen deutlichen Anstieg bei den Auslieferungen ihrer vollelektrischen Automobile. Auf der Basis intelligenter Fahrzeugarchitekturen und flexibler Produktionsanlagen ist das Unternehmen auf den weiteren Hochlauf der Elektromobilität gut vorbereitet. Die gesellschaftliche Akzeptanz der Elektromobilität ist von dem Anstieg der Kundennachfrage und von der Entwicklung der Rahmenbedingungen, insbesondere dem Ausbau der Infrastruktur sowie der jeweiligen regionalen Regulatorik abhängig. Die BMW Group plant mit einem Anteil vollelektrischer Fahrzeuge von mehr als 50% bis zum Jahr 2030. Die Marke Rolls-Royce soll bis 2030 vollständig auf ein vollelektrisches Angebot umgestellt sein, die Marke MINI bis Anfang der 2030er-Jahre. [↗ Elektromobilität](#)

Mit der Markteinführung des Elektro-Scooters BMW CE 04 hat sich auch BMW Motorrad erfolgreich in der Elektromobilität etabliert. Auf diesen Erfolg aufbauend wird der eParkourer – der BMW CE 02 – im April 2024 die Elektrifizierungsstrategie für urbane Mobilität fortführen. [↗ Segment Motorräder](#)

Neben der Produksubstanz bieten wir unseren Kundinnen und Kunden mit dem passenden Ladeökosystem einen 360°-Ansatz. Über das Angebot von Lademöglichkeiten zu Hause und am Arbeitsplatz hinaus setzen wir im Bereich öffentliches Laden mit unseren Angeboten BMW Charging und MINI Charging an und beteiligen uns aktiv am Ausbau der Ladeinfrastruktur. [↗ Elektromobilität](#)

\* [↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.](#)

Die BMW Group stellt das Kundenerlebnis in den Mittelpunkt ihrer Marketing- und Vertriebsaktivitäten. In einem immer digitaler werdenden Umfeld mit sich ändernden Kundenbedürfnissen setzt das Unternehmen dabei auf eine zukunftsgerichtete Vertriebsstruktur mit Fokus auf die Digitalisierung der Kundenschnittstelle und den direkten Kundenzugang. Ziel ist es, das beste Premium-Kundenerlebnis der Industrie zu bieten. In diesem Rahmen sind die My BMW App und die MINI App mit bereits über zwölf Millionen Nutzerinnen und Nutzern (Stand Dezember 2023) ein wesentlicher Bestandteil. Mehr als drei Millionen Kundinnen und Kunden (Stand Dezember 2023) greifen täglich auf die Anwendungen zu. Über das Smartphone interagieren sie mit ihren BMW und MINI Fahrzeugen, der BMW Group selbst sowie den BMW und MINI Händlern und erhalten personalisierte Angebote. So wird die Beziehung zu den Kundinnen und Kunden noch enger.

Die BMW Group treibt den Online-Verkauf von Fahrzeugen entscheidend und konsequent voran. Kundinnen und Kunden sind frei in ihrer Wahl, ob sie den Bestellprozess ihres Fahrzeugs beim Handelspartner oder online initiieren. Zudem können sie nahtlos zwischen beiden Welten wechseln.

Ein wesentliches Element der neu ausgerichteten Vertriebsstruktur bildet die Umstellung auf den Direktvertrieb. Nach dem Pilotmarkt Südafrika hat MINI als erste Konzernmarke das neue Vertriebsmodell in China im März 2023 eingeführt. Europa ist im Januar 2024 mit Italien, Polen und Schweden gefolgt. Die restlichen europäischen Länder werden im Laufe der Jahre 2024 und 2025 umgestellt. Für die Marke BMW ist die Umstellung ab 2026 in Europa geplant. Die heutigen Handelspartner werden so auch künftig als aktive Handelsvertreter zwischen der BMW Group und unseren Kundinnen und Kunden agieren.

Die Umsetzung erfolgt unter enger Einbindung der Handelspartner. Ihnen wird mit der neuen Vertriebsstruktur ein attraktives und zukunftsfähiges Geschäftsmodell geboten. Sie sind auch zukünftig das Gesicht für Kundinnen und Kunden und können sich bestmöglich auf die Beratung und Betreuung konzentrieren. Gleichzeitig streben wir damit ein konsistentes Preisniveau je Vertriebskanal an.

Durch die zusätzliche Möglichkeit eines einfachen und nahtlosen Wechsels zwischen physischen und digitalen Kanälen sowie die Einführung des Direktvertriebes stärkt die BMW Group den direkten Kundenzugang – die Grundvoraussetzung, um das beste Kundenerlebnis zu bieten [↗ Segment Automobile](#). Ergänzend erweitern wir unser Angebot kontinuierlich im Segment Finanzdienstleistungen um digitale und modulare Dienste. Im Rahmen der strategischen Ausrichtung im Finanzdienstleistungsgeschäft wollen wir unser Produktangebot allen Kundengruppen auf sämtlichen Kanälen zugänglich machen. [↗ Segment Finanzdienstleistungen](#). Damit erhalten unsere Kundinnen und Kunden ein individuelles, auf die Bedürfnisse zugeschnittenes Angebot.

Zirkularität ist für die BMW Group eines der zentralen Themen, um Mobilität ressourcenschonender zu gestalten. Die Idee basiert darauf, Materialien bestmöglich im Kreislauf zu führen, damit Ressourcen langfristig und werterhaltend genutzt werden. Für die gesamte Wertschöpfungskette ergeben sich daraus vielfältige Chancen. So senkt die Wiederverwendung wertvoller Ressourcen unsere Abhängigkeit von Primärrohstoffen und deren Preisentwicklung. Darüber hinaus reduziert der Einsatz hochwertiger Sekundärmaterialien den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck unserer Fahrzeuge deutlich ([↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energie](#)). Der Kreislaufwirtschaft wollen wir uns dabei Schritt für Schritt nähern, vom Design for Circularity über den steigenden Einsatz von Sekundärmaterialien für Bauteile und Komponenten bis hin zum Recycling von Altfahrzeugen.



### Zusammenarbeit – wie erreicht das die BMW Group?

Die BMW Group strebt permanent nach besten Ergebnissen, unterstützt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei, ihre Potenziale zu entdecken, diese weiterzuentwickeln und ihre Leistungsfähigkeit zu erhalten. Wir fördern und fordern starke Teams mit komplementären Stärken, die vernetzt zusammenarbeiten, um in einem komplexen Umfeld beste Lösungen zu bringen. Wir sehen in der Vielfalt ein wichtiges Element unserer Wettbewerbsfähigkeit [↗ Mitarbeitende und Gesellschaft](#). Die Messgröße Diversity

definiert den Frauenanteil in Führungsfunktionen als eine strategische Zielgröße, die einen bedeutenden Leistungsindikator darstellt. Der Frauenanteil in Führungsfunktionen soll in der BMW Group bis 2025 auf 22% steigen. [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#)

Die Belegschaft der BMW Group arbeitet nicht nur intern Hand in Hand, sondern auch mit externen Partnern. Die über lange Zeit gewachsenen, stabilen Beziehungen in unseren Partnernetzwerken beruhen auf den gleichen Werten, wie wir sie in der BMW Group pflegen. So erzielen wir maximale Wirksamkeit und führen das Unternehmen gemeinsam zum Erfolg. Die Erfahrungen aus den Krisenjahren haben diese Beziehungen, wie am Beispiel unserer Lieferketten deutlich wird, weiter gestärkt. [↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk](#)

Gemeinsam mit unseren Kooperationspartnern realisieren wir Potenziale hinsichtlich Know-how-Zugang, Profitabilität und Technologie-Footprint. Neben der Partnerschaft mit Qualcomm im Rahmen der Weiterentwicklung von assistiertem und automatisiertem Fahren bietet beispielsweise die Entwicklungspartnerschaft von BMW Group und Solid Power beiden Unternehmen Vorteile. Diese zeigen sich u.a. in unserem Cell Manufacturing Competence Center (CMCC) in Parsdorf bei München, wo das Know-how für das Design und die Fertigung von Festkörperzellen in einer eigenen Prototypenlinie weiter ausgebaut und gewinnbringend in die Partnerschaft mit Solid Power eingebracht wird. Kooperationen bauen wir kontinuierlich aus. So erschließen wir zusätzliche Potenziale für die Wertschöpfung im Konzern. [↗ Innovationen, Digitalisierung und Kundenorientierung](#)

Die BMW Group investiert konsequent in den Kompetenzaufbau ihrer Belegschaft. Eine fortlaufende Qualifizierung sichert weltweit Arbeitsplätze [↗ Mitarbeitende und Gesellschaft](#). Die Neuausrichtung unseres Münchener Stammwerks ist ein Beispiel dafür. Bis zum Jahr 2027 wird bei laufender Produktion die Transformation eines Vollwerks inklusive der Motorenfertigung von Verbrennerfahrzeugen auf 100% Elektromobilität umgesetzt. Bereits heute entwickelt und fertigt die BMW Group an deutschen Standorten (München, Dingolfing, Leipzig und Regensburg) sowie in China (Standort Shenyang) elektrifizierte Antriebskomponenten für ihre aktuellen Elektrofahrzeuge. Für die nächste Generation von

## LEISTUNGSINDIKATOREN UND STEUERUNG

Die Strategieziele der BMW Group werden aus den Erkenntnissen der [Umfeldanalyse](#) in einem kontinuierlichen Strategieprozess abgeleitet und in ein System zur Leistungsmessung übersetzt [Eckpfeiler der Strategie](#). Das resultierende Zielsystem ist damit ein zentrales Instrument, die Strategie im Unternehmen zu verankern. Die Strategieziele werden für die Unternehmenssteuerung mit steuerungswirksamen Leistungsindikatoren hinterlegt.

Die langfristige Unternehmensplanung für das Gesamtunternehmen und die Segmente orientieren sich an der Struktur des Zielsystems in der BMW Group. Auf diese Weise werden die in der Planung enthaltenen Ziele mit den strategischen Zielen der BMW Group regelmäßig abgeglichen.

Die durch Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten Zielwerte im strategischen Zielsystem bilden die Planungsgrundlage für das jeweilige Berichtsjahr und die Zielvereinbarungen mit den Führungskräften der BMW Group [Vergütungsbericht](#). Nachfolgend führen wir die nach DRS 20 definierten bedeutsamsten Leistungsindikatoren auf, die auch der Unternehmenssteuerung in der BMW Group zugrunde liegen.

Hochvoltbatterien kommen neue Montagestandorte in Debrecen (Ungarn), San Luis Potosí (Mexiko), Woodruff bei Spartanburg (USA) und in Deutschland am geplanten neuen Standort in Irlbach-Sträßkirchen hinzu, inklusive des Aufbaus entsprechender Kompetenzen. In diesem Zusammenhang investiert die BMW Group in erheblichem Umfang, um die kontinuierliche Transformation auch in allen Nachhaltigkeitsaspekten (ESG-Kriterien) voranzutreiben. [Produktion und Lieferantennetzwerk](#), [Mitarbeitende und Gesellschaft](#)

Ab 2025 gehen wir mit der NEUEN KLASSE den nächsten Schritt der Transformation. Sie soll Maßstäbe bei Elektrifizierung, Digitalisierung sowie Zirkularität setzen. Das Visionsfahrzeug, das auf der Internationalen Automobil-Ausstellung IAA Mobility 2023 in München gezeigt wurde, hat einen Ausblick auf die NEUE KLASSE gegeben. Sie zeichnet sich durch eine ausschließlich auf BEV (Battery Electric Vehicle) ausgerichtete Neue Cluster-Architektur (NCAR) aus. Die BMW eDrive Technologie der sechsten Generation wird Fahrfreude und Effizienz deutlich verbessern. Im Innenraum sorgt die nächste Generation des BMW iDrive für ein komplett neues digitales Nutzererlebnis, bei dem reale und virtuelle Welten miteinander verschmelzen. Zentrale Elemente sind das BMW Panoramic Vision als komplett neue Head-Up Technologie, das neue BMW 3D Head-Up Display zur Darstellung von 3D-animierten und hochpräzisen Fahrinformationen, das multifunktionale Lenkrad zur individuellen Steuerung der Anzeigehalte und das Central Display mit intuitiver Touch-Funktion. Darüber hinaus wird mit der NEUEN KLASSE ein neues Niveau an Nachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus angestrebt. Dazu setzt die BMW Group auf einen steigenden Anteil an Sekundärmaterialien und eine ressourcenschonende Produktion. [Kreislaufwirtschaft](#), [Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien](#)

Die Produktion der Fahrzeuge der NEUEN KLASSE startet 2025 im neu errichteten BMW Group Werk Debrecen und wird anschließend auf weitere Standorte ausgeweitet. [Produktionsnetzwerk](#)

### Konzern

- Ergebnis vor Steuern (EBT)
- Zahl der Mitarbeitenden am Jahresende
- Frauenanteil in Führungsfunktionen (in %)

### Segment Automobile

- Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse (EBIT-Marge; in %)
- Return on Capital Employed (RoCE; in %)
- Auslieferungen (in Einheiten)
- Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen (in %)
- CO<sub>2</sub>-Emissionen EU-Neuwagenflotte (in g/km)
- CO<sub>2</sub>-Emissionen je produziertes Fahrzeug (in t)

### Segment Motorräder

- Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse in % (EBIT-Marge; in %)
- Return on Capital Employed (RoCE; in %)
- Auslieferungen (in Einheiten)

### Segment Finanzdienstleistungen

- Return on Equity (RoE; in %)

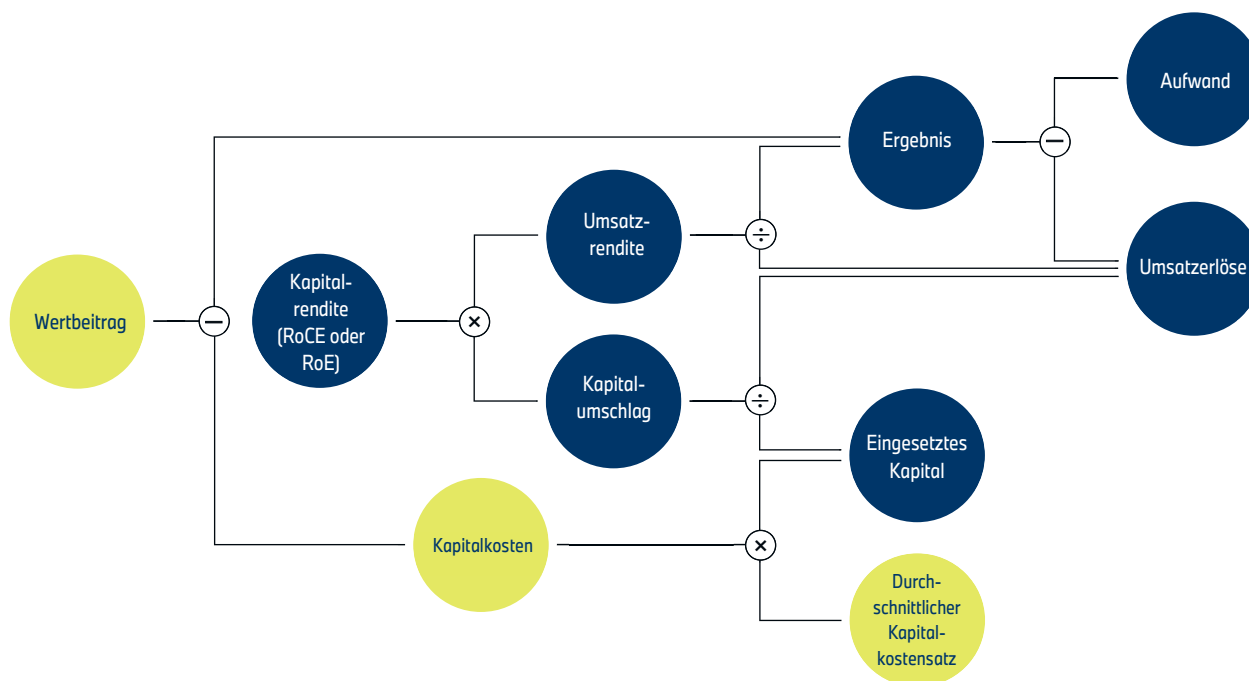
## Steuerung

Die BMW Group verfolgt mit dem betriebswirtschaftlichen Steuerungssystem einen wertorientierten Ansatz. Die Schwerpunkte liegen dabei auf Profitabilität, einem stetigen Unternehmenswachstum, Wertsteigerung für die Kapitalgeber, Nachhaltigkeit und Klimaschutz sowie der Sicherung von Arbeitsplätzen. Das Kapital ist dann rentabel eingesetzt, wenn der erwirtschaftete Gewinn die Kosten des zur Verfügung gestellten Eigen- und Fremdkapitals dauerhaft übersteigt. Auf diese Weise wird auch die unternehmerische Eigenständigkeit langfristig gesichert.

Das konzerninterne Steuerungssystem der BMW Group ist mehrstufig aufgebaut. Die operative Steuerung erfolgt dabei überwiegend auf Segmentebene. Zusätzliche Kennzahlen auf Konzernebene werden im Steuerungssystem berücksichtigt, um die langfristige Unternehmensentwicklung zu beeinflussen. In diesem Zusammenhang dient unter anderem der Wertbeitrag als Indikator für den im Geschäftsjahr geleisteten Beitrag zum Unternehmenswert.

Dieser Anspruch wird sowohl auf Konzern- als auch auf Segmentebene durch die bedeutsamsten Leistungsindikatoren gemessen. Der Zusammenhang zwischen dem Wertbeitrag und seinen relevanten Werttreibern stellt sich vereinfacht wie folgt dar:

## BMW Group – Werttreiber



## Steuerung von Nachhaltigkeit

Die langfristige Ausrichtung der BMW Group Strategie wird im Vorstand festgelegt. Der Gesamtvorstand verantwortet auch die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele. Wesentliche Entscheidungen werden daher unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit bewertet. Dadurch ist Nachhaltigkeit konsequent in die Entscheidungsabläufe des Unternehmens sowie die Vergütung der obersten Führungsebenen eingebunden. Für die integrierte Steuerung der Nachhaltigkeit auf Unternehmensebene gibt es ein System von Konzernzielen, die ressortspezifisch gelten.

Die BMW Group hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 die CO<sub>2</sub>-Emissionen je Fahrzeug über den gesamten Lebenszyklus um mindestens 40% im Vergleich zum Jahr 2019 zu reduzieren. Dafür gelten spezifische Ziele für die Scopes der Nutzungsphase, der Produktion und der Lieferkette des Fahrzeugs ([↗ Positionierung](#), [↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen](#)). Daraus werden für jedes Fahrzeugprojekt spezifische CO<sub>2</sub>-Ziele vorgegeben, mit digitalen Prozessen gesteuert und die Zielerreichung wird nachgehalten.

Eine integrierte Zielsteuerung gewährleistet, dass sämtliche Fahrzeugprojekte der BMW Group ihren Beitrag leisten, die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Des Weiteren wird die BMW Group den Einsatz von Sekundärrohstoffen kontinuierlich erhöhen. So werden bereits 2025 mit dem ersten X Modell der NEUEN KLASSE deutliche Fortschritte erzielt. Somit zählen nichtfinanzielle Steuerungsgrößen wie CO<sub>2</sub>-Emissionen und zukünftig Sekundärrohstoffquoten zu wichtigen Leistungsindikatoren bei neuen Fahrzeugprojekten. In allen Bereichen wird darüber hinaus sichergestellt, dass finanzielle Aspekte berücksichtigt und die wirksamsten Maßnahmen priorisiert umgesetzt werden. Insgesamt ergibt sich so ein durchgängiges Steuerungsmodell. [↗ GRI-Index: 2-13](#)



### Operative Steuerung auf Segmentebene

Auf Segmentebene erfolgt die operative Steuerung aggregiert auf der Grundlage von Kapitalrenditen. In Abhängigkeit vom Geschäftsmodell im jeweiligen Segment werden die erwirtschafteten Renditen dabei im Verhältnis zum Gesamt- oder Eigenkapital gemessen.

In den Segmenten Automobile und Motorräder ist dies der Return on Capital Employed (RoCE), im Segment Finanzdienstleistungen der Return on Equity (RoE). In diesen Kennzahlen sind mit der Profitabilität (Umsatzrendite) und der Kapitaleffizienz (Kapitalumschlag) eine Vielzahl relevanter wirtschaftlicher Informationen zu Einflussgrößen auf den Segmenterfolg und die Entwicklung des Unternehmenswerts vereint.

### Segment Automobile

Die am höchsten verdichtete Kennzahl für das Segment Automobile ist die Gesamtkapitalrendite RoCE. Diese Kennzahl liefert Informationen über die Rentabilität des eingesetzten Kapitals beziehungsweise des operativen Geschäfts. Durch Werttreiberanalysen lassen sich die Ursachen einer Veränderung im RoCE interpretieren und daraus geeignete Maßnahmen zur Einflussnahme auf seine Entwicklung ableiten.

Die berücksichtigten Positionen des eingesetzten Kapitals bilden den Fokus der operativen Segmentsteuerung ab. Das eingesetzte Kapital beinhaltet die Summe aus immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Net Working Capital, das die Bilanzpositionen Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen umfasst. Seit Umsetzung der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance zum 11. Februar 2022 im Konzernabschluss der BMW Group zeigt sich ein Anstieg des eingesetzten Kapitals. Dies ist insbesondere auf die Übernahme der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte sowie die Aktivierung zurückgeworbener Rechte im Rahmen der Kaufpreisallokation zurückzuführen. Vorübergehend wird der RoCE von dieser höheren Kapitalbasis sowie den damit verbundenen Abschreibungen beeinflusst.

Der strategische Zielwert für den RoCE beträgt 18%.

Aufgrund der besonderen Bedeutung des RoCE für die BMW Group werden zur Steuerung des Segments Automobile zusätzliche Kennzahlen herangezogen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Kapitalrendite und somit auf den Segmenterfolg haben. Diese Werttreiber umfassen die Auslieferungen sowie die operative Umsatzrendite (EBIT-Marge: segmentbezogenes Ergebnis

vor Finanzergebnis bezogen auf den Segmentumsatz) als Kennzahl für die Profitabilität im Segment.

Darüber hinaus wird die Einhaltung von CO<sub>2</sub>-Flottenvorgaben in regulierten Märkten gesteuert. Dazu zählt auch der seit dem Geschäftsjahr 2023 berichtete Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen. Bis 2022 wurde der Anteil elektrifizierter Automobile, inklusive der PHEV-Fahrzeuge, als Leistungsindikator berichtet [↗ Leistungsindikatoren](#). Da die Erfüllung regulatorischer Vorgaben einen signifikanten Einfluss auf den Unternehmenserfolg hat, werden die betriebswirtschaftlichen Entscheidungen zu Fahrzeugprojekten auch unter Berücksichtigung von CO<sub>2</sub>-Flottenvorgaben getroffen [↗ Steuerung von Nachhaltigkeit](#).

$$\text{RoCE Automobile bzw. Motorräder} = \frac{\text{Ergebnis vor Finanzergebnis}}{\text{Durchschnittlich eingesetztes Kapital}}$$

### Return on Capital Employed (Segment Automobile)

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Automobile	12.981	10.635	64.412	58.728	20,2	18,1

### Segment Motorräder

Das Steuerungssystem im Segment Motorräder entspricht weitgehend der Logik im Segment Automobile. Spitzenkennzahl ist die Gesamtkapitalrendite RoCE. Der strategische Zielanspruch für den RoCE im Segment Motorräder beträgt 18%.

Zu den wesentlichen Werttreibern zählen die Auslieferungen sowie die operative Umsatzrendite (EBIT-Marge; segmentbezogenes Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf den Segmentumsatz) als Kennzahl für die Profitabilität im Segment.

### Segment Finanzdienstleistungen

Das Segment Finanzdienstleistungen wird durch die Eigenkapitalrendite RoE gesteuert. Der RoE ist eine branchenübliche Kennzahl im Bankensektor und wird definiert als das Segmentergebnis vor Steuern bezogen auf das durchschnittlich im Segment Finanzdienstleistungen gebundene Eigenkapital. Die angestrebte Zielrendite für das eingesetzte Kapital beträgt mindestens 14%.

$$\text{RoE Finanzdienstleistungen} = \frac{\text{Ergebnis vor Steuern}}{\text{Durchschnittliches Eigenkapital}}$$

### Return on Capital Employed (Segment Motorräder)

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Motorräder	259	257	1.171	1.031	22,1	24,9

### Return on Equity (Segment Finanzdienstleistungen)

	Ergebnis vor Steuern in Mio. €		Durchschnittliches Eigenkapital in Mio. €		Return on Equity in %	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Finanzdienstleistungen	2.962	3.205	17.176	17.891	17,2	17,9

## Strategische Steuerung auf Konzernebene

Die strategische Steuerung und die Bewertung der finanziellen Auswirkungen auf Basis der langfristigen Unternehmensplanung erfolgen im Wesentlichen auf Konzernebene. Das Konzernergebnis vor Steuern bietet als ein wesentlicher Leistungsindikator einen umfassenden Blick auf den gesamten Unternehmenserfolg nach Konsolidierungseffekten und ermöglicht einen transparenten (Zeitreihen-)Vergleich. Weitere Leistungsindikatoren auf Unternehmensebene sind die Mitarbeiterzahl am Jahresende sowie der Frauenanteil in Führungsfunktionen. Bis zum Jahr 2025 will die BMW Group den Frauenanteil in Führungsfunktionen auf 22% erhöhen. [↗ Strategieprozess](#)

Die Informationen, die in den bedeutsamsten Leistungsindikatoren auf Konzernebene zum Ausdruck kommen, werden durch die finanziellen Kennzahlen Umsatzrendite vor Steuern und Wertbeitrag ergänzt. Der Wertbeitrag als hoch verdichtete Kennzahl ermöglicht zusätzliche Aussagen zur Kapitaleffizienz beziehungsweise zu (Opportunitäts-)Kosten für das Kapital, das zur Erzielung des Ergebnisses benötigt wird. Ein positiver Wertbeitrag bedeutet, dass eine Kapitalrendite erzielt wurde, die über dem Kapitalkostensatz liegt.

Das eingesetzte Kapital besteht aus dem eingesetzten Konzern-eigenkapital, den Finanzverbindlichkeiten der Segmente Automobile und Motorräder sowie den Pensionsrückstellungen – jeweils als Durchschnittswert zum Ende der letzten fünf Quartale.

Die Ergebnisgröße entspricht dem Konzernergebnis vor Steuern, bereinigt um die Zinsaufwendungen aus Pensionsrückstellungen und Finanzverbindlichkeiten der Segmente Automobile und Motorräder (Ergebnis vor Zinsaufwand und Steuern). Der Kapitalkostensatz kennzeichnet die Mindestrenditeforderung der Kapitalgeber für die Bereitstellung des eingesetzten Kapitals. Da das eingesetzte Kapital sowohl Eigenkapitalanteile (zum Beispiel Aktien) als auch Fremdkapitalanteile (zum Beispiel Anleihen) umfasst, wird der Kapitalkostensatz als gewichteter Durchschnitt aus Eigen- und Fremdkapitalkostensätzen bestimmt. Diese werden durch marktübliche Verfahren ermittelt. Der durchschnittliche, gewichtete Kapitalkostensatz der BMW Group betrug im Jahr 2023 wie im Vorjahr 12% vor Steuern.

## Wertbeitrag Group

in Mio. €	Ergebnisgröße		Kapitalkosten (EK + FK)		Wertbeitrag Group	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
BMW Group	17.257	23.730	11.615	11.194	5.642	12.536

$$\text{Wertbeitrag Group} = \text{Ergebnisgröße} - \text{Kapitalkosten}$$

$$= \text{Ergebnisgröße} - (\text{Kapitalkostensatz} \times \text{Eingesetztes Kapital})$$

Zur Ermittlung der internen Renditeansprüche werden risikooangepasste Kapitalkostensätze im Durchschnitt über mehrere zurückliegende Jahre betrachtet. Mit Blick auf die Langfristigkeit von Produkt- und Investitionsentscheidungen finden im Rahmen der Segmentsteuerung folgende interne Renditeansprüche Anwendung:

in %	2023	2022
Automobile	12,0	12,0
Motorräder	12,0	12,0
Finanzdienstleistungen	13,4	13,4

## Wertorientierte Steuerung bei Projektentscheidungen

Das operative Geschäft in den Segmenten Automobile und Motorräder zeichnet sich wesentlich durch seinen lebenszyklusabhängigen Charakter der Investitionsprojekte aus. Die Projekte haben einen erheblichen Einfluss auf die zukünftige Geschäftsentwicklung. Projektentscheidungen sind daher wichtige Bestandteile der finanziellen Steuerung in der BMW Group. Die Grundlage von Projektentscheidungen sind Projektrechnungen, die aus den prognostizierten Zahlungsströmen des einzelnen Projekts abgeleitet werden. Der Betrachtungszeitraum dieser Berechnungen entspricht jeweils der Projektlaufzeit, das heißt den Folgejahren, in denen aus dem Projekt Zahlungsströme zu

erwarten sind. Die Projektentscheidungen werden auf der Basis des Kapitalwerts und der internen Rendite der Projektrechnung getroffen. Der Kapitalwert gibt an, inwiefern das Projekt künftig in der Lage sein wird, Einzahlungsüberschüsse über die Kapitalkosten hinaus zu erzielen. Ein Projekt mit positivem Kapitalwert erhöht die künftigen Wertbeiträge des Unternehmens und damit auch den Unternehmenswert. Die interne Rendite des Projekts misst die durchschnittliche Verzinsung des im Projekt eingesetzten Kapitals. Bei sämtlichen Projektentscheidungen werden neben den Entscheidungskriterien auch die langfristigen periodischen Ergebniseffekte aufgezeigt und in die langfristige Konzernplanung übernommen. Dadurch lassen sich die Auswirkungen jeder Projektentscheidung auf die Periodensteuerung, das heißt auf die Ergebnis- und Renditeentwicklung in den einzelnen Jahren der Projektlaufzeit, darstellen.

## Vorstandsvergütung

Die Festlegung der Leistungskriterien für die variable Vergütung des Vorstands orientiert sich an den wesentlichen strategischen Zielen und Leistungsindikatoren. Näheres dazu findet sich im [↗ Vergütungsbericht](#).

---

**FINANZIELLE LEISTUNG**

---

52 Gesamtwirtschaftliche und  
branchenbezogene Rahmenbedingungen

---

55 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

---

56 Vergleich Prognose mit tatsächlicher  
Geschäftsentwicklung

---

57 Finanzielle Lage

---

66 Geschäftsverlauf und Segmente

---

74 Erläuterungen zur BMW AG

---

# FINANZIELLE LEISTUNG

## GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Weltwirtschaft hat sich 2023 besser entwickelt als zu Beginn des Jahres noch erwartet. Nach Berechnungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) lag das Wachstum des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Berichtsjahr 2023 bei 3,1%. Während die USA und China mehr Wachstum verzeichneten als im Vorjahr, schwächte sich das Wirtschaftswachstum in Europa ab.

In der Eurozone lag das Wachstum im Jahr 2023 wegen der hohen Inflationsraten und dadurch sinkender Nachfrage bei 0,5%. In Deutschland war mit einem Minus von 0,3% ein schrumpfendes BIP zu verzeichnen. Zu dieser Entwicklung trugen neben den steigenden Preisen auch die rückläufige Exportnachfrage und niedrige Investitionen aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus bei. In Frankreich (+0,9%), Italien (+0,7%) und Spanien (+2,5%) entwickelte sich die Wirtschaft 2023 robuster. Das UK erlebte eine deutliche Abschwächung des Wachstums auf 0,1%.

In den USA zeigte sich die Wirtschaft gegenüber den steigenden Zinsen sehr widerstandsfähig und wuchs im Berichtszeitraum um 2,5%. Die weiterhin geringe Arbeitslosigkeit und steigende Löhne gaben dem Konsum positive Impulse. In China lag das Wachstum 2023 bei 5,2% und damit etwas höher als von der Regierung angestrebt. Die Dynamik beruhte insbesondere auf Nachholeffekten nach dem Ende der Corona-Lockdowns.

In Japan hat sich die Wirtschaft im Berichtszeitraum mit einem Plus von 1,8% gut entwickelt. Sie profitierte dabei von einer stärkeren Exportnachfrage dank der abgewerteten Währung.

### Höhere Leitzinsen in vielen Märkten und starker Euro

Zu Beginn des Jahres 2023 war die Inflation in zahlreichen Ländern noch vergleichsweise hoch. Erst in der zweiten Jahreshälfte begann die Teuerungsrate allmählich zu fallen. Daher setzten viele Notenbanken ihre restriktivere Geldpolitik fort und erhöhten weiter die Leitzinsen.

Der Euro pendelte gegenüber dem US-Dollar im Lauf des Jahres zwischen 1,05 und 1,13 US-Dollar je Euro, bei einem Jahresdurchschnittskurs von 1,08 US-Dollar je Euro. Das britische Pfund war 2023 noch einmal leicht schwächer als im Vorjahr und pendelte zwischen 0,89 und 0,85 Pfund je Euro, bei einem Jahresdurchschnittskurs von 0,87 Pfund je Euro.

In China war die Inflation im Berichtsjahr 2023 niedrig. Die dortige Notenbank konnte daher eine andere Geldpolitik verfolgen, die zu einer Abwertung des chinesischen Renminbi beitrug. Im Jahresmittel notierte die chinesische Währung bei 7,66 Renminbi je Euro.

Der japanische Yen bewegte sich im Berichtsjahr 2023 zwischen 138 und 164 Yen je Euro. Mit einem durchschnittlichen Wechselkurs von 152 Yen wertete die japanische Währung auf Jahressicht gegenüber dem Euro weiter ab.

Die Währungen der großen Schwellenländer verloren gegenüber dem Euro mehrheitlich an Wert. Während die indische Rupie gegenüber dem Euro im Durchschnitt um rund 8% abwertete, gab der südafrikanische Rand um 16% nach. Der brasilianische Real dagegen blieb mit einer Abwertung von durchschnittlich unter 1% weitgehend stabil gegenüber dem Euro. Der russische Rubel wiederum wertete aufgrund der sich normalisierenden

Energiepreise und der kontinuierlich verschärften Sanktionen deutlich um 25% ab.

## Wechselkurse im Vergleich zum Euro

Index: Dezember 2018 = 100



### Energie- und Rohstoffpreise im Jahresverlauf gesunken

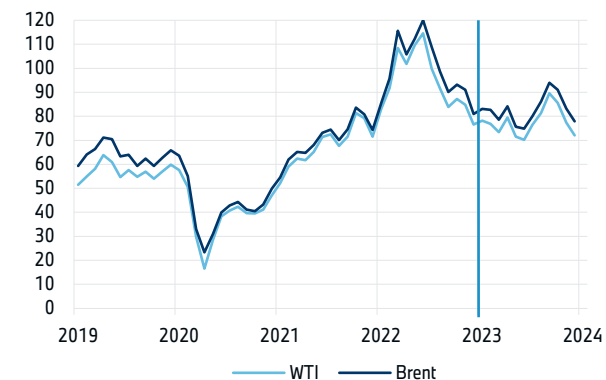
Die Energie- und Rohstoffpreise sind im Jahr 2023 wieder gesunken. Die Notierungen für Aluminium und Stahl fielen im Jahresverlauf und lagen zum Jahresende etwa auf dem Niveau vom Jahresanfang 2021. Eine ähnliche Entwicklung zeigten die Edelmetalle. Die Preise lagen hier im Jahresdurchschnitt 2023 niedriger als im Jahr zuvor. Dies ist unter anderem auf den zum Teil erheblichen Preisrückgang bei Metallen wie Rhodium (rund -60%) und Palladium (rund -40%) zurückzuführen.

Auch bei den Batterierohstoffen sind die Preise wieder gesunken. Kobalt lag den überwiegenden Teil des Jahres 2023 bereits wieder unter dem langjährigen Durchschnitt, während die Notierungen für Lithium im Jahresverlauf um bis zu 80% gefallen sind.

Die Energiepreise sind im Lauf des Jahres ebenfalls wieder gesunken, nachdem sich insbesondere Deutschland auf die geänderte Verfügbarkeit von Erdgas eingestellt hatte. Die Erdgaspreise in Europa lagen zum Ende des Jahres 2023 auf dem Niveau vom Herbst 2021 und damit wieder deutlich unter dem Niveau vor Beginn des Krieges in der Ukraine.

### Ölpreisentwicklung

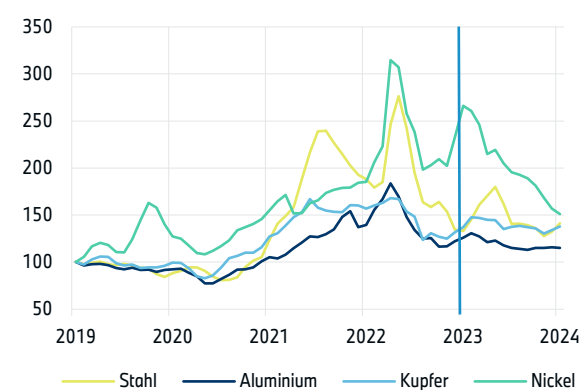
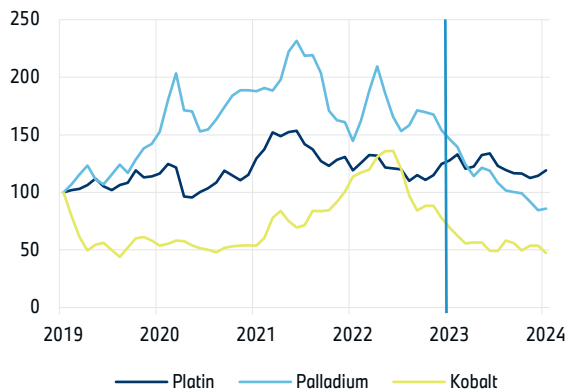
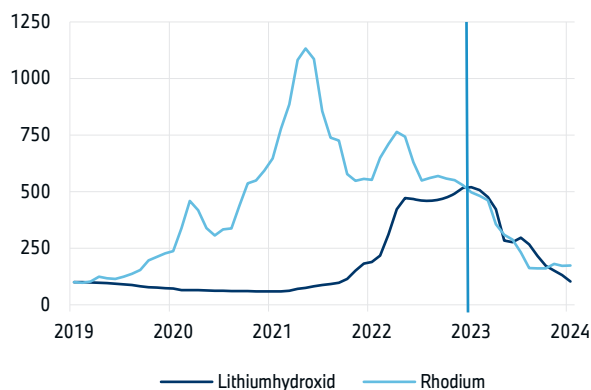
Preis je Barrel der Marken Brent und WTI in US-Dollar



Quelle: Weltbank via Macrobond

### Entwicklung der Rohstoffpreise

Index: Dezember 2018 = 100



Quellen: CRU, LME, Fastmarkets, Bloomberg

### Internationale Automobilmärkte solide im Plus

Die internationalen Automobilmärkte haben sich vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung im Jahr 2023 auch gut entwickelt. Weltweit stiegen die Zulassungszahlen um 8,3% auf 77,1 Mio. Fahrzeuge.

#### Internationale Automobilmärkte

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	+ 14,1
davon Deutschland	+ 7,3
davon Frankreich	+ 16,1
davon Italien	+ 19,1
davon Spanien	+ 20,8
davon UK	+ 17,9
USA	+ 12,1
China	+ 5,6
Japan	+ 14,4
Südkorea	+ 3,8
<b>Gesamt</b>	<b>+ 8,3</b>

### Internationale Motorradmärkte (>250 ccm) größtenteils mit deutlichen Zuwächsen

Im Jahr 2023 entwickelten sich die internationalen Motorradmärkte im Hubraumsegment über 250 ccm positiv gegenüber dem Vorjahr (+11,7%). Die Märkte in Europa verzeichneten insgesamt ein Plus von 18,6%. Von den großen Motorradmärkten trugen Italien (+21,7%), Spanien (+20,9%) und Frankreich (+13,4%) maßgeblich zu dieser Entwicklung bei. Auch Deutschland lag mit 14,3% deutlich über dem Vorjahr. Die Entwicklung in den USA verlief mit 0,4% stabil gegenüber dem Vorjahr. In China setzte sich die rückläufige Entwicklung unter dem Eindruck der Corona-Nachwirkungen im Motorradmarkt fort (-22,9%). In Brasilien hingegen lagen die Motorradzulassungen mit einem Anstieg um 50,4% deutlich über dem Vorjahr. Die Zulassungszahlen auf den internationalen Motorradmärkten entwickelten sich im Berichtsjahr 2023 wie folgt:

#### Internationale Motorradmärkte

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	+ 18,6
davon Deutschland	+ 14,3
davon Frankreich	+ 13,4
davon Italien	+ 21,7
davon Spanien	+ 20,9
Amerika	+ 12,6
davon USA	+ 0,4
davon Brasilien	+ 50,4
Asien	- 11,4
davon China	- 22,9
<b>Gesamt</b>	<b>+ 11,7</b>

## GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSJAHR

Das Jahr 2023 zeichnete sich durch ein volatiles Geschäftsumfeld aus, das von zunehmenden (geo-)politischen Spannungen geprägt war. In vielen Märkten haben zudem höhere Teuerungsraten, begleitet von einem gestiegenen Zinsniveau, das Konsumklima belastet. Ungeachtet dieser Faktoren blickt die BMW Group insgesamt auf einen positiven Geschäftsverlauf im Berichtsjahr zurück: Das Unternehmen hat im Premiumsegment sowohl mit seinen Automobilen als auch mit seinen Motorrädern und Scootern Höchstwerte bei den Auslieferungen erreicht. Dabei setzten insbesondere die vollelektrischen Premiumfahrzeuge einen wichtigen Wachstumsimpuls.

Die solide wirtschaftliche Basis des Unternehmens zeigt sich unter anderem an der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2023. Die Geschäftsentwicklung hat die Erwartungen und die für 2023 gesetzten Ziele der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

# VERGLEICH PROGNOSE MIT TATSÄCHLICHER GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr 2023 zeigten sich eine bessere Verfügbarkeit von Fahrzeugen, hohe Auftragsbestände und eine positive Volumenentwicklung. Im Vergleich zu den Erwartungen zu Jahresbeginn begünstigten die Entspannung der Versorgungssituation und eine gute Preissituation auf den Neu- und Gebrauchtwagenmärkten trotz höherer Kostenbelastungen den Geschäftsverlauf der BMW Group.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen je produziertes Fahrzeug reduzierten sich an den Standorten der BMW Group stärker als erwartet. Dies ist durch einen Rückgang bei Gaseinsatz und Heizölverbrauch, sowie das gleichzeitig gestiegene Produktionsvolumen begründet.

Die nachstehende Tabelle fasst die Entwicklung der bedeutendsten Leistungsindikatoren der BMW Group sowie der Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2023 im Vergleich zu den Prognoseaussagen im BMW Group Bericht 2022 zusammen.

Detaillierte Angaben zu den wichtigsten Leistungsindikatoren des Konzerns finden sich im Rahmen der nachfolgenden Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. In den jeweiligen Kapiteln zu den Segmenten Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen wird die Entwicklung der jeweils bedeutendsten Leistungsindikatoren beschrieben. Eine Erläuterung der Entwicklung der weiteren nichtfinanziellen Leistungsindikatoren sind in den Kapiteln Produkte sowie Mitarbeitende und Gesellschaft enthalten.

## BMW Group Vergleich Prognoseaussagen für 2023 mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung 2023

	Prognose für 2023 im Geschäftsbericht 2022	Innerjährige Anpassungen		Tatsächliche Geschäftsentwicklung 2023
<b>KONZERN</b>				
Ergebnis vor Steuern	Deutlicher Rückgang		in Mio. €	17.096 (-27,3%) Deutlicher Rückgang
Mitarbeitende am Jahresende	Leichter Anstieg			154.950 (+3,7%) Leichter Anstieg
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	Leichter Anstieg		in %	20,8 (+3,0 %) Leichter Anstieg
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>				
EBIT-Marge	8 bis 10	Q2: 9 bis 10,5	in %	9,8 (+1,2%-Punkte)
Return on Capital Employed (RoCE)	15 bis 20	Q2: 18 bis 22	in %	20,2 (+2,1%-Punkte)
Auslieferungen	Leichter Anstieg	Q2: Solider Anstieg	in Einheiten	2.554.183 (+6,4%) Solider Anstieg
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	Deutlicher Anstieg		in %	14,7% (+63,3%) Deutlicher Anstieg
CO <sub>2</sub> -Emissionen EU-Neuwagenflotte <sup>1,2,3</sup>	Leichte Reduzierung		in g/km	102,1 (-2,8%) Leichte Reduzierung
CO <sub>2</sub> -Emissionen der BMW Group Standorte je produziertes Fahrzeug <sup>4</sup>	Leichte Reduzierung		in t	0,28 (-12,5%) Deutliche Reduzierung
<b>SEGMENT MOTORRÄDER</b>				
EBIT-Marge	8 bis 10		in %	8,1 (+0,0%-Punkte)
Return on Capital Employed (RoCE)	21 bis 26		in %	22,1 (-2,8%-Punkte)
Auslieferungen	Leichter Anstieg		in Einheiten	209.066 (+3,3%) Leichter Anstieg
<b>SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN</b>				
Return of Equity (RoE)	14 bis 17	Q2: 16 bis 19	in %	17,2 (-0,7%-Punkte)

<sup>1</sup> EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 gemäß WLTP ermittelt (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure).

<sup>2</sup> Es handelt sich um eine vorläufige interne Berechnung mit einer potenziellen Schwankungsbreite von +/- 0,5 g CO<sub>2</sub>/km, da nicht von allen EU-Staaten offizielle Zulassungszahlen der Behörden zur Verfügung gestellt werden. Offiziell von der EU-Kommission veröffentlichte Werte stehen voraussichtlich erst im November des Folgejahres zur Verfügung.

<sup>3</sup> Inkl. Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung.

<sup>4</sup> Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO<sub>2</sub>-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2 Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA (jeweils in der aktuellsten, gültigen Version: 12/2023) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO<sub>2</sub>) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (z. B. Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung).



# FINANZIELLE LAGE

## ERTRAGSLAGE KONZERN

### BMW Group verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. €	2023	2022	Veränderung in %
Umsatzerlöse	155.498	142.610	9,0
Umsatzkosten	- 125.809	- 118.042	- 6,6
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>29.689</b>	<b>24.568</b>	<b>20,8</b>
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 11.025	- 10.616	- 3,9
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	- 182	47	-
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>18.482</b>	<b>13.999</b>	<b>32,0</b>
Finanzergebnis	- 1.386	9.510	-
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>17.096</b>	<b>23.509</b>	<b>- 27,3</b>
Ertragsteuern	- 4.931	- 4.927	0,1
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>12.165</b>	<b>18.582</b>	<b>- 34,5</b>
Ergebnis je Stammaktie in €	17,67	27,31	- 35,3
Ergebnis je Vorzugsaktie in €	17,69	27,33	- 35,3

in %	2023	2022	Veränderung in %-Punkten
Bruttomarge <sup>1</sup>	19,1	17,2	1,9
Umsatzrendite vor Steuern <sup>2</sup>	11,0	16,5	- 5,5
Umsatzrendite nach Steuern <sup>3</sup>	7,8	13,0	- 5,2
Steuerquote <sup>4</sup>	28,8	21,0	7,8

<sup>1</sup> Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz zu den Konzernumsatzerlösen.

<sup>2</sup> Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen.

<sup>3</sup> Verhältnis des Konzernüberschusses zu den Konzernumsatzerlösen.

<sup>4</sup> Verhältnis der Ertragsteuern zum Konzernergebnis vor Steuern.

Der Konzernumsatz verteilt sich wie folgt über die Regionen:

### BMW Group Umsatz nach Regionen

in %	2023	2022
Europa	37,7	36,1
Asien	36,4	38,3
Amerika	23,9	23,6
Sonstige Regionen	2,0	2,0
<b>Konzern</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

## Solider Anstieg der Umsatzerlöse im Konzern

Beim Vorjahresvergleich ist zu beachten, dass BMW Brilliance Automotive Ltd. (BMW Brilliance) seit dem 11. Februar 2022 als Tochterunternehmen vollkonsolidiert wird. Zuvor wurde BMW Brilliance at Equity bilanziert. Folglich ist BMW Brilliance im Berichtsjahr 2023 vollständig enthalten, während es im Vorjahr nur für den anteiligen Zeitraum berücksichtigt ist.

Die Konzernumsatzerlöse des Geschäftsjahres lagen solide über denen des Vorjahres (2023: 155.498 Mio. €; 2022: 142.610 Mio. €/+9,0%). Hintergrund für den Anstieg der Umsatzerlöse war im Wesentlichen ein gestiegener Fahrzeugabsatz. Zudem wirkten im Vorjahresvergleich positive Produkt-Mix-Effekte und die genannte Vollkonsolidierung von BMW Brilliance umsatz erhöhend. Weiterhin erhöhten im Berichtszeitraum gestiegene Zinsen sowie höhere Erlöse aus der Händlerfinanzierung die Umsatzerlöse. Der Anstieg dieser Erlöse war unter anderem auf die Bevorratung der Händler aufgrund der besseren Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Modellwechsel und ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug zurückzuführen.

Zudem beeinflussten geringere segmentübergreifende Eliminierungen im Zusammenhang mit dem Leasinggeschäft die Umsatzerlöse positiv.

## BMW Group Umsatzkosten

in Mio. €	2023	2022	Veränderung in %
Herstellungskosten	82.549	76.760	7,5
Finanzdienstleistungen betreffende Umsatzkosten	27.764	27.517	0,9
davon Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	3.554	2.114	68,1
Forschungs- und Entwicklungskosten	7.538	6.624	13,8
davon Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	2.387	2.265	5,4
Serviceverträge, Telematik und Pannenhilfe	2.780	2.775	0,2
Gewährleistungsaufwendungen	3.782	3.209	17,9
Sonstige Umsatzkosten	1.396	1.157	20,7
<b>Umsatzkosten</b>	<b>125.809</b>	<b>118.042</b>	<b>6,6</b>

Gegenläufig wirkten negative Wechselkurseffekte aus dem chinesischen Renminbi und dem US-Dollar. Diese belasteten die Umsatzerlöse des Konzerns.

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzkosten aufgrund des höheren Absatzes an Fahrzeugen, durch erhöhte Materialkosten sowie Gewährleistungsaufwendungen. Ebenso trugen die Umsatzkosten von BMW Brilliance zu einem Anstieg gegenüber dem Jahr 2022 bei. Dagegen belasteten im Vorjahr verstärkt die Vollkonsolidierungseffekte von BMW Brilliance die Umsatzkosten. Steigende Zinsen erhöhten die Kosten für die Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts.

Zudem stiegen im Vergleich zum Vorjahr die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns deutlich um 13,8%. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der baureihenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte sowie der Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen. Des Weiteren resultierten diese aus der Entwicklung neuer Modelle, wie zum Beispiel des vollelektrischen BMW i5\*, des X3 und X5 sowie des Rolls-Royce Spectre\*, und von Modellen der NEUEN KLASSE.

Die Forschungs- und Entwicklungsquote lag aufgrund der gestiegenen Umsatzerlöse auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten stiegen im Vergleich zum Vorjahr leicht um 3,9% an. Hintergrund für den Anstieg sind höhere Verwaltungskosten – bedingt durch höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit IT-Projekten, unter anderem im Zusammenhang mit der geplanten Umstellung auf den Direktvertrieb in Europa. Das Verhältnis der Vertriebs- und Verwaltungskosten zu den Umsatzerlösen sank auf 7,1% (2022: 7,4%).

Die in den Umsatzkosten sowie den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten enthaltenen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betragen insgesamt 8.974 Mio. € (2022: 8.566 Mio. €).

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verringerte sich im Vorjahresvergleich. Im Vorjahr erhöhten Erträge aus Auflösungen von Rückstellungen die sonstigen betrieblichen Erträge.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis stieg aufgrund der bereits beschriebenen Effekte aus dem Bruttoergebnis auf 18.482 Mio. € (2022: 13.999 Mio. €/+32,0%). Im Bruttoergebnis wirkten insbesondere die Vorjahreseffekte aus der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance sowie gesunkene segmentübergreifende Konsolidierungen im Zusammenhang mit dem Leasinggeschäft positiv.

Das Finanzergebnis verringerte sich deutlich auf – 1.386 Mio. € (2022: 9.510 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkte sich im übrigen Finanzergebnis vor allem der Gewinn in Höhe von rund 7,7 Mrd. € aus der Neubewertung der zuvor gehaltenen Anteile aus dem Unternehmenszusammenschluss mit BMW Brilliance aus.

Zudem wurde das übrige Finanzergebnis durch die Fair-Value-Bewertung bei Zinssicherungsgeschäften belastet. Dies ist auf rückläufige Zinsen im Jahr 2023 in den USA, im UK und im Euroraum zurückzuführen. 2022 führten steigende Zinsen zu positiven Bewertungseffekten bei Zinssicherungsgeschäften.

\* ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

**BMW Group Forschungs- und Entwicklungskosten**

in Mio. €	2023	2022
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	7.755	7.178
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	- 2.604	- 2.819
Abschreibungen	2.387	2.265
<b>Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>7.538</b>	<b>6.624</b>

**BMW Group Kennzahlen Forschungs- und Entwicklungskosten**

in %	2023	2022	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote <sup>1</sup>	5,0	5,0	-
Aktivierungsquote <sup>2</sup>	33,6	39,3	- 5,7

<sup>1</sup> Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen.

<sup>2</sup> Verhältnis der Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

Auch das Zinsergebnis entwickelte sich im Vorjahresvergleich negativ. In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen waren im Vorjahr Erträge aus der Veränderung der Zinssätze im Rahmen der Bewertung von Rückstellungen enthalten. 2023 hingegen führten sinkende Zinsen zu negativen Effekten.

Entsprechend lag das Konzernergebnis vor Steuern mit 17.096 Mio. € – wie prognostiziert – deutlich unter dem des Vorjahres (2022: 23.509 Mio. €).

Die Ertragsteuern lagen im Berichtsjahr mit 4.931 Mio. € (2022: 4.927 Mio. €/+0,1%) auf Vorjahresniveau.

Die Steuerquote beträgt im Berichtsjahr 28,8% (2022: 21,0%). Im Vorjahr wirkte sich vor allem der steuerlich nicht zu berücksichtigende Ertrag aus der Neubewertung der zuvor gehaltenen Anteile aus dem Unternehmenszusammenschluss mit BMW Brilliance mindernd auf die Steuerquote aus.

Im Berichtsjahr lag die Zahl der Mitarbeiter mit 154.950 leicht über dem Vorjahr und bewegte sich damit im Rahmen der Erwartungen (2022: 149.475/+3,7%).

**Aktienrückkaufprogramm fortgeführt – Einzug von Aktien ist erfolgt**

Die Hauptversammlung der BMW AG hat den Vorstand am 11. Mai 2022 ermächtigt, über die Börse eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. Die Ermächtigung für den Rückkauf gilt bis zum 10. Mai 2027. Die BMW AG hatte im Juli 2022 auf Basis dieser Ermächtigung ein erstes Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Das Volumen dieses Programms betrug bis zu 2,0 Mrd. € (Gesamtkaufpreis ohne Erwerbsnebenkosten). Davon entfiel ein Volumen von bis zu 1,85 Mrd. € auf Stammaktien und ein Volumen von bis zu 0,15 Mrd. € auf Vorzugsaktien der Gesellschaft. Das Programm startete am 1. Juli 2022 und lief bis zum 30. Juni 2023. Die BMW AG hat insgesamt 22.199.529 Stammaktien für 1.850 Mio. € und 1.923.871 Vorzugsaktien für 150 Mio. € zurückgekauft. Der Vorstand hat am 18. Juli 2023 beschlossen, alle zurückgekauften Aktien aus dem ersten Rückkaufprogramm einzuziehen. Der Einzug der Aktien wurde im dritten Quartal 2023 abgeschlossen.

Am 3. Mai 2023 wurde vom Vorstand auf Basis der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 ein zweites Aktienrückkaufprogramm beschlossen, das am 3. Juli 2023 gestartet ist. Das Volumen dieses Programms beträgt bis zu 2 Mrd. € (Gesamtkaufpreis ohne Erwerbsnebenkosten). Das Rückkaufprogramm betrifft Stamm- und Vorzugsaktien. Dabei ist das Volumen für Vorzugsaktien auf maximal 350 Mio. € beschränkt.

Die erste Tranche des zweiten Aktienrückkaufprogramms wurde am 1. Dezember 2023 erfolgreich abgeschlossen. Im Rahmen dieser ersten Tranche wurden im Zeitraum vom 3. Juli 2023 bis zum 1. Dezember 2023 4.218.363 Stamm- und 942.892 Vorzugsaktien erworben. Für die im Rahmen dieser Tranche zurückgekauften Aktien wurde ein Gesamtkaufpreis (ohne Erwerbsnebenkosten) von rund 500 Mio. € gezahlt.

Die zweite Tranche des zweiten Aktienrückkaufprogramms wird im Volumen von bis zu 410 Mio. € für Stammaktien und bis zu 90 Mio. € für Vorzugsaktien im Zeitraum vom 2. Januar 2024 bis spätestens 28. Juni 2024 durchgeführt.

Das zweite Aktienrückkaufprogramm wird spätestens bis zum 31. Dezember 2025 abgeschlossen sein.

## FINANZLAGE KONZERN

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2023 beziehungsweise 2022. Dabei wird zwischen Zahlungsströmen aus der betrieblichen Tätigkeit sowie aus der Investitions- und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Der in den Kapitalflussrechnungen betrachtete Finanzmittelfonds entspricht den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten in der Bilanz.

Die Zahlungsströme aus der betrieblichen Tätigkeit werden, ausgehend vom Ergebnis vor Steuern des Konzerns und der Segmente, indirekt abgeleitet. Die Zahlungsströme aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden dagegen zahlungsbezogen ermittelt.

Der geringere Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit ist im Wesentlichen durch die Veränderungen der vermieteten Erzeugnisse und Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vornehmlich der Händlerfinanzierung, begründet. Der Anstieg im Bereich der Händlerfinanzierung im Vergleich zum Vorjahr war bedingt durch eine bessere Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Modellwechsel sowie ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug.

Zum Rückgang des Cashflows aus der betrieblichen Tätigkeit trug zudem auch ein Anstieg des Vorratsvermögens bei. Hier wirkte eine Bevorratung der Märkte zur Sicherstellung der Kundenversorgung. Ein geringerer Forderungsaufbau sowie höhere Verbindlichkeiten im Vorjahresvergleich erhöhen den betrieblichen Mittelzufluss.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr. Im Vorjahr wirkte ein positiver Effekt aus der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance in Höhe von 3.587 Mio. €, der sich aus den übernommenen Zahlungsmitteln und der Kaufpreiszahlung ergab. Zudem führten höhere Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, insbesondere für die Einführung neuer Fahrzeugmodelle, die Digitalisierung der Fahrzeugflotte, Investitionen im

Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren und der NEUEN KLASSE im Vorjahresvergleich zu einem höheren Mittelabfluss.

Gegenläufig beeinflusste der Zahlungsmittelzufluss aus dem Verkauf von Wertpapieren den Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit positiv.

Die Verringerung des Mittelabflusses aus der Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus der höheren Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten und geringeren Rückzahlungen.

Höhere Dividendenzahlungen an die Aktionäre der BMW AG (2023: 5.430 Mio. €, 2022: 3.827 Mio. €) erhöhten den Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit.

### BMW Group Überblick Zahlungsströme

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	17.542	23.523	- 5.981
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 9.548	- 4.772	- 4.776
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	- 6.859	- 17.984	11.125
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	- 678	94	- 772
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>457</b>	<b>861</b>	<b>- 404</b>

Für den Free Cashflow des Segments Automobile ergibt sich folgendes Bild:

### Free Cashflow für das Segment Automobile

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	17.675	14.782	2.893
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 9.373	- 3.179	- 6.194
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 1.360	- 532	- 828
<b>Free Cashflow Segment Automobile</b>	<b>6.942</b>	<b>11.071</b>	<b>- 4.129</b>

Der Free Cashflow im Segment Automobile lag zum 31. Dezember 2023 bei 6.942 Mio. €.

Wesentlicher Treiber für den Rückgang im Vorjahresvergleich war der Cashflow aus der Investitionstätigkeit. Dieser beinhaltet im Vorjahr einen positiven Effekt in Höhe von 5.011 Mio. € aus der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance. Ohne den Effekt aus der Vollkonsolidierung hätte der Free Cashflow im Vorjahr 6.060 Mio. € betragen.

Der Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit stieg im Vorjahresvergleich. Hier wirkte die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Vorjahresvergleich erhöhend. Gegenläufig belastete der Aufbau der Vorräte zur Bevorratung der Märkte den Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Verbindlichkeiten für Bonuszahlungen an Händler, unter anderem auch bedingt durch das gestiegene Absatzvolumen, und beeinflussten den Cashflow positiv. Weiterhin wurde der Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit durch geringere Ertragsteuerzahlungen erhöht.

Das Nettofinanzvermögen reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund von Ausschüttungen sowie aufgrund des Aktienrückkaufprogramms.

Das Nettofinanzvermögen des Segments Automobile stellt sich wie folgt dar:

### Nettofinanzvermögen für das Segment Automobile

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	13.590	13.109	481
Wertpapiere und Investmentanteile	1.782	3.031	- 1.249
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	4.406	11.197	- 6.791
<b>Finanzvermögen</b>	<b>19.778</b>	<b>27.337</b>	<b>- 7.559</b>
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten*	- 2.775	- 2.734	- 41
<b>Nettofinanzvermögen Segment Automobile</b>	<b>17.003</b>	<b>24.603</b>	<b>- 7.600</b>

\* Ohne derivative Finanzinstrumente.

Für die Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente des Segments Finanzdienstleistungen ergibt sich folgendes Bild:

### Überblick Zahlungsströme für das Segment Finanzdienstleistungen

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	488	9.145	- 8.657
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	6	- 50	56
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	- 750	- 9.042	8.292
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	- 184	6	- 190
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>- 440</b>	<b>59</b>	<b>- 499</b>

Der geringere Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit ist im Wesentlichen durch die Veränderungen der vermieteten Erzeugnisse und Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vornehmlich der Händlerfinanzierung, im Vorjahresvergleich begründet. Der Anstieg im Bereich der Händlerfinanzierung im Vergleich zum Vorjahr war bedingt durch eine bessere Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Modellwechsel sowie ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug.

Die Veränderung im Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit war auf den im Vergleich zum Vorjahr geringeren Mittelabfluss an konzerninternen Refinanzierungen sowie die geringere Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten zurückzuführen.

## FINANZIERUNGSAKTIVITÄTEN

Zur Finanzierung der weltweiten Geschäftsaktivitäten wird ein breites Instrumentarium an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten eingesetzt. Die aufgenommenen Finanzmittel dienen dabei nahezu ausschließlich der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Das übergeordnete Ziel der Konzernfinanzierung besteht darin, die Zahlungsfähigkeit der BMW Group jederzeit sicherzustellen. Daraus ergeben sich drei Zielfelder:

1. Handlungsfähigkeit durch den dauerhaften Zugang zu strategisch wichtigen Kapitalmärkten
2. Unabhängigkeit durch Diversifikation von Refinanzierungsinstrumenten und Investoren
3. Wertorientierung durch die Optimierung von Finanzierungskosten

Über zentral durchgeführte Finanzierungsmaßnahmen wird den operativen Tochtergesellschaften Liquidität zu marktüblichen Konditionen sowie einheitlichen Kreditbedingungen bereitgestellt. Die Beschaffung der Finanzmittel folgt einer vorgegebenen Zielverbindlichkeitsstruktur und setzt sich aus einem abgestimmten Mix unterschiedlicher Finanzierungsinstrumente zusammen. Durch die Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit länger laufenden Instrumenten sowie eine ausreichend hohe Liquiditätsreserve wird ein portfolioimmanentes Liquiditätsrisiko ausgeschlossen. Dieses konservative Finanzierungsprofil unterstützt zusätzlich das Rating des Unternehmens. Für nähere Informationen wird auf den Abschnitt Liquiditätsrisiken im Abschnitt [Risiken und Chancen](#) verwiesen.

Die gezielte Kapitalmarktbearbeitung und das gute Rating sowie die hohe Kapitalmarktakzeptanz ermöglichten es der BMW Group im Berichtszeitraum, sich an den Fremdkapitalmärkten zu attraktiven Konditionen zu refinanzieren. Neben der Emission von Anleihen wurden auch Commercial Paper begeben.

Ferner wurden Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung, Rechte und Pflichten aus Leasingverträgen sowie das Sicherungseigentum an den finanzierten Fahrzeugen an strukturierte Unternehmen übertragen, die diese verbriefen und im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Finanzierung (ABS-Finanzierung) als besicherte Wertpapiere am Kapitalmarkt platzieren.

Bankspezifische Finanzierungsinstrumente, wie zum Beispiel Kundeneinlagen der konzerneigenen Banken in Deutschland und in den USA, ergänzten die Refinanzierung. Darüber hinaus wurden Darlehen international tätiger Banken in Anspruch genommen.

Im Berichtszeitraum emittierte die BMW Group Anleihen in Höhe von rund 9,2 Mrd. €. Hierbei refinanzierte sich die BMW Group mittels einer 144A-Transaktion im Gesamtvolumen von 3,0 Mrd. US-Dollar am amerikanischen Kapitalmarkt und mittels einer sogenannten Panda-Anleihe in Höhe von 3,0 Mrd. chinesischen Renminbi am chinesischen Kapitalmarkt. Des Weiteren begab die BMW Group unter anderem zwei Euro-Benchmarkanleihen in Gesamthöhe von 3,0 Mrd. € sowie eine Pfund-Sterling-Benchmarkanleihe in Höhe von 0,4 Mrd. GBP und eine Kanada-Anleihe in Höhe von 0,5 Mrd. CAD an den internationalen Kapitalmärkten. Im Jahr 2023 wurden ABS-Finanzierungen mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von umgerechnet 16,0 Mrd. € vorgenommen. Diese Finanzierungsgeschäfte umfassen sowohl neue als auch prolongierte ABS-Finanzierungen. Im Berichtszeitraum sind in folgenden Märkten ABS-Finanzierungen erfolgt: Australien, China, Deutschland, Japan, Kanada, Schweiz, Südkorea, USA und UK.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Ausnutzung von bestehenden Geld- und Kapitalmarktprogrammen der BMW Group zum 31. Dezember 2023:

Programme	Programmrahmen	Ausnutzung <sup>1</sup>
<b>in Mrd. €</b>		
<b>Euro Medium Term Notes</b>	<b>50,0</b>	<b>22,9</b>
<b>Commercial Paper</b>	<b>13,0</b>	<b>3,3</b>

\* Bewertet zum Wechselkurs vom 31.12.2023.

Die BMW Group hat im Jahr 2023 durchgängig solide Liquiditätsvorsorgen getroffen, um jederzeit flexibel und unabhängig handeln zu können.

Zum 31. Dezember 2023 betrug die Liquiditätsvorsorge 19,5 Mrd. € und lag damit leicht unter dem Niveau des Vorjahres (2022: 20,3 Mrd. €).

Darüber hinaus verfügt die BMW Group über eine syndizierte Kreditlinie, die im Juni 2023 neu abgeschlossen wurde. Die syndizierte Kreditlinie über 8 Mrd. € hat eine Laufzeit ohne Ausübung der Verlängerungsoptionen bis Juni 2028 und wird von einem Konsortium aus 43 international tätigen Banken zur Verfügung gestellt.

Zum Stichtag wurde die Kreditlinie nicht in Anspruch genommen. Nähere Angaben zu den Finanzverbindlichkeiten der BMW Group sind im Konzernanhang unter der [Textziffer \[36\]](#) zu finden.

## VERMÖGENSLAGE KONZERN

### BMW Group verkürzte Konzernbilanz zum 31. Dezember

in Mio. €	2023	2022	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung <sup>1</sup> in %	Anteil an der Bilanzsumme in %
<b>AKTIVA</b>					
Immaterielle Vermögenswerte	20.022	21.776	- 8,1	- 5,7	8,0
Sachanlagen	35.266	32.126	9,8	12,2	14,1
Vermietete Erzeugnisse	43.118	42.820	0,7	1,8	17,2
At Equity bewertete Beteiligungen	443	420	5,5	5,4	0,2
Sonstige Finanzanlagen	1.197	1.351	- 11,4	- 9,4	0,5
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	87.355	85.708	1,9	4,3	34,8
Finanzforderungen	5.518	8.237	- 33,0	- 32,2	2,2
Latente und laufende Ertragsteuern	3.630	2.854	27,2	31,2	1,4
Sonstige Vermögenswerte	9.133	10.632	- 14,1	- 12,7	3,6
Vorräte	23.719	20.005	18,6	21,8	9,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.162	4.127	0,8	4,5	1,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.327	16.870	2,7	6,7	6,9
<b>Bilanzsumme</b>	<b>250.890</b>	<b>246.926</b>	<b>1,6</b>	<b>3,9</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>					
Eigenkapital	92.923	91.288	1,8	4,3	37,0
Rückstellungen für Pensionen	427	339	26,0	26,0	0,2
Sonstige Rückstellungen	17.037	15.761	8,1	10,1	6,8
Latente und laufende Ertragsteuern	4.198	3.989	5,2	6,2	1,7
Finanzverbindlichkeiten	95.010	94.196	0,9	2,8	37,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.547	14.120	10,1	12,3	6,2
Sonstige Verbindlichkeiten	25.748	27.233	- 5,5	- 2,7	10,3
<b>Bilanzsumme</b>	<b>250.890</b>	<b>246.926</b>	<b>1,6</b>	<b>3,9</b>	<b>100,0</b>

<sup>1</sup> Zur Währungsbereinigung werden die für die Berichtsperiode maßgeblichen Wechselkurse der Vergleichsperiode zugrunde gelegt.

<sup>2</sup> ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

Die Konzernbilanzsumme liegt leicht über dem Vorjahr. Währungseffekte aus dem chinesischen Renminbi und dem US-Dollar wirkten sich dämpfend auf die Bilanzsumme aus.<sup>1</sup>

Die immateriellen Vermögenswerte sind gegenüber dem 31. Dezember 2022 währungsbereinigt moderat zurückgegangen. Hintergrund für den Rückgang waren im Wesentlichen die Abschreibungen der rückerworbenen Rechte und Händlerbeziehungen aus dem Erwerb von BMW Brilliance.

Das Sachanlagevermögen lag währungsbereinigt 12,2% über dem Niveau des Vorjahres. Ein wesentlicher Treiber sind hier die Zugänge insbesondere für Grundstücke und Gebäude sowie Produktionsanlagen der erstmals vollkonsolidierten Gesellschaft BMW Manufacturing Hungary Kft. Daneben wirkten höhere Investitionen für die sechste Generation der elektrischen Antriebe sowie für neue Fahrzeugprojekte wie zum Beispiel die neue BMW 5er Reihe. Die Investitionsquote lag bei 5,7% (2022: 5,5%), die Investitionsquote (ohne Nutzungsrechte) betrug 4,9% (2022: 4,3%).

Die vermieteten Erzeugnisse lagen währungsbereinigt leicht über dem Vorjahr. Hintergrund für den Anstieg waren das gestiegene Leasing-Neugeschäft sowie ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen. Der verwaltete Vertragsbestand hingegen ist im Vergleich zum Vorjahr auf 1.712.330 Verträge gesunken (2022: 1.807.904 Verträge/-5,3%).

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind gegenüber dem 31. Dezember 2022 währungsbereinigt leicht gestiegen. Zum Stichtag wirkte sich ein Anstieg der Händlerfinanzierung, insbesondere in den USA und in Deutschland, aus. Der Anstieg der Händlerfinanzierung war bedingt durch eine bessere Verfügbarkeit von Fahrzeugen, neue Modelle wie dem BMW 7er sowie dem BMW i5<sup>2</sup> und ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug. Dem Anstieg wirkte ein Rückgang der Kundenfinanzierung, vorwiegend in China, entgegen. Hintergrund für den Rückgang in China war der starke Wettbewerb mit lokalen Banken.

Der verwaltete Vertragsbestand mit Endkunden und Händlern ist gegenüber dem Konzernabschluss 2022 um 2,8% auf 3.600.359 Verträge gesunken.

Der Anstieg des Vorratsvermögens liegt im Wesentlichen am Bestandsaufbau von fertigen Erzeugnissen. Hintergrund ist die Bevorratung der Märkte zur Sicherstellung der Versorgung bedingt durch Modellwechsel.

Das Konzerneigenkapital erhöhte sich auf 92.923 Mio. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 12.165 Mio. € (2022: 18.582 Mio. €)

Das Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG stieg auf 89.596 Mio. €. Hier ergab sich der Anstieg im Wesentlichen aus dem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 11.290 Mio. €. Die Dividendenausschüttung in Höhe von 5.430 Mio. € reduzierte das Konzerneigenkapital und gleichermaßen den Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG. Des Weiteren wirkten sich die fortgeführten Aktienrückkaufprogramme mindernd auf das Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG aus.

Die Pensionsverpflichtungen lagen mit 427 Mio. € über denen des Vorjahres (2022: 339 Mio. €). Der Anstieg der Pensionsrückstellung resultierte insbesondere aus den gesunkenen Diskontierungszinssätzen.

Die sonstigen Rückstellungen sind im Vergleich zum Vorjahr währungsbereinigt deutlich gestiegen. Hintergrund sind höhere Rückstellungen im Zusammenhang mit Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie Produktgarantien.

Die Finanzverbindlichkeiten haben währungsbereinigt im Vergleich zum Vorjahr bedingt durch die gestiegene ABS-Finanzierung sowie höhere Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft zugenommen. Hintergrund war der erhöhte Finanzierungsbedarf aufgrund des gestiegenen Finanzdienstleistungsgeschäfts.

### BMW Group Eigenkapitalquote\*

in %	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung in %-Punkten
Konzern	37,0	37,0	-
Segment Automobile	43,1	45,7	- 2,6
Segment Finanzdienstleistungen	11,0	11,9	- 0,9

\* Verhältnis des jeweiligen Eigenkapitals zur entsprechenden Bilanzsumme.



## WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG

Die Wertschöpfungsrechnung zeigt die von der BMW Group im Geschäftsjahr erbrachte Unternehmensleistung abzüglich der Vorleistungen. Im Rahmen der Netto-Wertschöpfung werden die Abschreibungen ebenso wie der Materialaufwand und die sonstigen Aufwendungen als Vorleistungen angesehen. Mit der Verteilungsrechnung wird der Anteil der am Wertschöpfungsprozess Beteiligten ausgewiesen. Der größte Anteil der Netto-Wertschöpfung kommt den Mitarbeitern zugute. Der im Konzern verbleibende Anteil wird zur Finanzierung der zukünftigen Geschäftstätigkeiten zurückbehalten. Die Brutto-Wertschöpfung betrachtet die Abschreibungen als eine Komponente der Wertschöpfung, die im Rahmen der Verteilungsrechnung als Innenfinanzierung auszuweisen wäre.

Die Netto-Wertschöpfung der BMW Group im Jahr 2023 ist aufgrund des im Vorjahresvergleich geringeren Ergebnisses gesunken.

### BMW Group Wertschöpfungsrechnung

	2023 in Mio. €	2023 in %	2022 in Mio. €	2022 in %	Veränderung in %
<b>ENTSTEHUNGSRECHNUNG</b>					
Umsatzerlöse	155.498	100,1	142.610	92,7	9,0
Finanzerträge	- 1.227	- 0,8	9.783	6,4	-
Sonstige Erträge	1.045	0,7	1.377	0,9	- 24,1
<b>Unternehmensleistung</b>	<b>155.316</b>	<b>100,0</b>	<b>153.770</b>	<b>100,0</b>	<b>1,0</b>
Materialaufwand*	82.527	53,1	80.181	52,1	2,9
Sonstige Aufwendungen	22.609	14,6	19.479	12,7	16,1
<b>Vorleistungen</b>	<b>105.136</b>	<b>67,7</b>	<b>99.660</b>	<b>64,9</b>	<b>5,5</b>
<b>Brutto-Wertschöpfung</b>	<b>50.180</b>	<b>32,3</b>	<b>54.110</b>	<b>35,2</b>	<b>- 7,3</b>
Abschreibungen auf das gesamte Anlagevermögen	14.565	9,4	14.456	9,4	0,8
<b>Netto-Wertschöpfung</b>	<b>35.615</b>	<b>22,9</b>	<b>39.654</b>	<b>25,8</b>	<b>- 10,2</b>
<b>VERTEILUNGSRECHNUNG</b>					
Mitarbeitende	14.721	41,3	13.932	35,1	5,7
Kreditgeber	3.665	10,3	2.274	5,7	61,2
Öffentliche Hand	5.064	14,2	4.866	12,3	4,1
Aktionäre	3.802	10,7	5.480	13,8	- 30,6
Konzern	7.488	21,0	12.461	31,4	- 39,9
Andere Gesellschafter	875	2,5	641	1,6	-
<b>Netto-Wertschöpfung</b>	<b>35.615</b>	<b>100,0</b>	<b>39.654</b>	<b>100,0</b>	<b>- 10,2</b>

\* Materialaufwand umfasst sowohl die originären Materialkosten der Fahrzeugherstellung als auch die Materialnebenkosten (zum Beispiel Zölle, Versicherungen und Frachten).

## GESCHÄFTSVERLAUF UND SEGMENTE



### SEGMENT AUTOMOBILE

#### BMW Group schließt Berichtsjahr mit neuem Absatzhöchstwert ab

Die BMW Group blickt auf eine positive Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr 2023 zurück. Das attraktive und moderne Produktportfolio der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce fand hohen Zuspruch bei Kundinnen und Kunden weltweit. Mit einem breiten Angebot an Antriebsvarianten, von rein elektrischen Antrieben (BEV) über moderne Plug-in-Hybride (PHEV) bis hin zu hocheffizienten Verbrennungsmotoren deckt die BMW Group ein breites Feld an unterschiedlichen Kundenwünschen ab. Insbesondere der Hochlauf der Elektromobilität sorgte auch im Jahr 2023 für deutliche Wachstumsimpulse.

Insgesamt lieferte die BMW Group im Berichtsjahr 2.554.183 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce an Kundinnen und Kunden aus und erzielte damit einen neuen Höchstwert. Die Auslieferungen<sup>1</sup> im Jahr 2023 lagen somit wie erwartet solide über dem Vorjahr (2022: 2.399.632<sup>2</sup> Automobile/+6,4%).

Die Marke BMW verzeichnete dabei mit 2.252.793 Automobilen einen neuen Bestwert (2022: 2.100.689<sup>2</sup> Automobile/+7,2%). MINI lag mit 295.358 ausgelieferten Fahrzeugen auf Vorjahresniveau (2022: 292.922 Fahrzeuge/+0,8%). Die Traditionsmarke Rolls-Royce übergab 6.032 Automobile der Luxusklasse in Kundenhand und markierte damit ein neues Allzeithoch (2022: 6.021 Automobile/+0,2%).

#### Hohe Dynamik bei Elektromobilität

Die konsequente Elektrifizierung des Produktangebots ist ein wichtiger Impulsgeber für das Absatzwachstum der BMW Group im Berichtsjahr. Das belegte die unverändert starke Dynamik bei den Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge. Die Nachfrage nach den rein elektrisch angetriebenen Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce sorgte im Berichtsjahr 2023 für ein deutliches Absatzwachstum auf 375.716 Fahrzeuge (2022: 215.752<sup>3</sup> Fahrzeuge/+74,1%). Insgesamt lieferte die BMW Group mit 565.875 Einheiten erstmals mehr als eine halbe Million elektrifizierte Fahrzeuge (BEV und PHEV) an Kundinnen und Kunden aus (2022: 433.792<sup>3</sup> Fahrzeuge/+30,4%).

Der Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen erhöhte sich im Jahr 2023 auf 14,7% (2022: 9,0%/+63,3%). Der deutlich gestiegene Anteil wirkte sich dabei auch auf die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen positiv aus. [↑ CO<sub>2</sub>-Emissionen](#)

Wesentlichen Einfluss auf die Absatzentwicklung hatten vor allem die Erfolgsmodelle BMW i4<sup>4</sup> und BMW iX1<sup>4</sup>. Daneben erfreuten sich auch der BMW iX3<sup>4</sup> sowie der BMW iX<sup>4</sup> unverändert großer Beliebtheit. Mit der Oberklasselimousine BMW i7<sup>4</sup> hielt zudem die Elektrifizierung Einzug in die oberen Modellreihen. Hinzu kam die neue Businesslimousine BMW i5<sup>4</sup>, die das Modellangebot an vollelektrischen Automobilen bereichert. Damit verfügt die BMW Group in jedem ihrer Kernsegmente über ein vollelektrisches Modell.

#### BMW Group – Auslieferungen elektrifizierter Modelle

in Einheiten	2023	2022	Veränderung in %
BEV	375.716	215.752	74,1
BMW	330.197	172.008	92,0
MINI	45.193	43.744	3,3
Rolls-Royce	326	-	-
PHEV	190.159	218.040	- 12,8
BMW	173.878	200.945	- 13,5
MINI	16.281	17.095	- 4,8
Gesamt <sup>3</sup>	565.875	433.792	30,4

<sup>1</sup> Definition des Begriffs Auslieferungen siehe [Z. Glossar](#). Auslieferungen von Fahrzeugen während eines Berichtszeitraumes stehen nicht in direktem Zusammenhang mit der Umsatzlegung der BMW Group im entsprechenden Berichtszeitraum.

<sup>2</sup> Auslieferungen einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile).

<sup>3</sup> Einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group.

<sup>4</sup> [↑ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben](#).

## Solides Wachstum in Europa und Amerika, Asien mit neuem Höchstwert

Auch der Blick auf die internationalen Märkte bestätigt die erfolgreiche Absatzentwicklung im Berichtsjahr. Alle wesentlichen Regionen trugen zum Wachstum bei. In Europa lag der Automobilabsatz zum Ende Dezember bei 942.958 Einheiten (2022: 878.515 Einheiten/+7,3%). Ein solides Plus war dabei auch in Deutschland zu verzeichnen. Dort erreichten die Auslieferungen 272.589 Automobile (2022: 254.292 Automobile/+7,2%). Im UK stieg der Absatz auf 159.202 Fahrzeuge (2022: 157.329 Fahrzeuge/+1,2%). Frankreich zeigte ein deutliches Wachstum mit 86.606 Einheiten (2022: 75.805 Einheiten/+14,2%), ebenso Italien mit 78.763 ausgelieferten Fahrzeugen (2022: 67.025 Fahrzeuge/+17,5%).

In Amerika legte der Absatz mit 482.048 Automobilen zu und erreichte damit ein solides Plus (2022: 441.471 Automobile/+9,2%). Auch in den USA setzte sich die positive Entwicklung fort. Mit einem Plus von 9,3% lagen die Auslieferungen dort bei 397.325 Fahrzeugen (2022: 363.541 Fahrzeuge).

In Asien war nach den allgemeinen Corona-Einschränkungen im Vorjahr eine leichte Erholung der Absatzmärkte zu beobachten.

Die Auslieferungen erreichten hier im Berichtszeitraum 1.073.115 Automobile (2022: 1.030.987<sup>1</sup> Automobile/+4,1%). Ebenso entspannte sich die Absatzsituation in China: Mit einem leichten Wachstum um 4,1% lagen die Auslieferungen dort bei 826.257 Einheiten (2022: 793.520<sup>1</sup> Einheiten).

## BMW belegt Spitzenposition im weltweiten Premiumsegment

Die Kernmarke BMW erzielte im Berichtsjahr 2023 mit 2.252.793 Automobilen einen neuen Höchstwert bei den Auslieferungen (2022: 2.100.689<sup>1</sup> Automobile/+7,2%). Damit bestätigt die Marke die Spitzenposition im weltweiten Premiumsegment. Wesentlicher Wachstumstreiber war hier vor allem der Absatz vollelektrischer Modelle, der sich im Berichtszeitraum mit 330.197 Einheiten nahezu verdoppelte (2022: 172.008<sup>2</sup> Einheiten/+92,0%). Unverändert großer Beliebtheit erfreuten sich die Modelle der X-Familie, vor allem der BMW X1. Fast jedes fünfte Fahrzeug (19%) des Erfolgsmodells wurde dabei in der vollelektrischen Variante BMW iX1<sup>3</sup> verkauft.



## BMW Group - Auslieferungen Automobile nach Regionen und Märkten

in Tsd. Einheiten	2023	2022	2021	2020	2019
Europa	943,0	878,5	949,1	913,6	1.081,6
davon Deutschland	272,6	254,3	266,8	285,0	330,5
davon UK	159,2	157,3	164,3	163,2	233,8
Amerika	482,0	441,5	451,7	379,7	472,9
davon USA	397,3	363,5	368,0	307,9	375,7
Asien <sup>1</sup>	1.073,1	1.031,0	1.067,9	986,5	930,8
davon China <sup>1</sup>	826,3	793,5	847,9	778,4	724,7
Sonstige Märkte	56,1	48,6	52,8	45,4	52,2
<b>Gesamt<sup>1</sup></b>	<b>2.554,2</b>	<b>2.399,6</b>	<b>2.521,5</b>	<b>2.325,2</b>	<b>2.537,5</b>

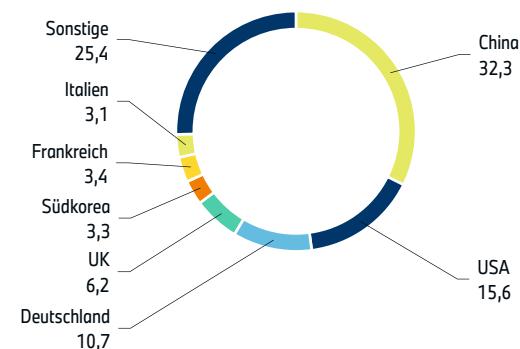
<sup>1</sup> Auslieferungen einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile, 2021: 651.236 Automobile, 2020: 602.247 Automobile, 2019: 538.612 Automobile).

<sup>2</sup> Einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group.

<sup>3</sup> <sup>3</sup> Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

## BMW Group – Größte Automobilmärkte 2023

in % vom Absatz



## Produktneuheiten der Marke BMW

Im Berichtsjahr 2023 standen die Produktneuheiten ganz im Zeichen der Businessklasse. Den Start machten im Frühjahr die Markteinführungen der neuen BMW X5 und BMW X6 Erfolgsmodele. Im Herbst des Jahres folgte die neue BMW 5er Limousine. Mit dem ersten vollelektrischen BMW i5<sup>1</sup>, den beiden PHEV-Modellen BMW 530e<sup>1</sup> und BMW 550e xDrive<sup>1</sup> sowie den klassischen Antrieben standen bei Marktstart alle Antriebsvarianten zur Verfügung. Die weltweit bei Kundinnen und Kunden beliebte Businesslimousine erzielte bereits kurz nach ihrer Vorstellung eine ausgesprochen positive Resonanz in der internationalen Fachpresse und ist ab Anfang 2024 auch auf dem chinesischen Markt verfügbar. Im Oktober 2023 feierte zudem der BMW X2 mit seiner erstmals vollelektrischen Variante BMW iX2<sup>1</sup> Weltpremiere. Die Markteinführung startet ab dem Frühjahr 2024.

## BMW M erreicht neue Bestmarke

Auch BMW M befindet sich auf Wachstumskurs. Mit einem deutlichen Plus von 14,2% auf insgesamt 202.431 Fahrzeuge stieg der Absatz von Automobilen der Hochleistungsklasse erstmals auf über 200.000 Einheiten (2022: 177.258 Fahrzeuge). Die positive Absatzentwicklung ist auch ein Ergebnis der Elektrifizierung des Modellangebots von BMW M: Volumenstärkstes Modell war erneut das Sportcoupé BMW i4 M50<sup>1</sup>.

Auch bei den Markteinführungen im Jahr 2023 stand die Elektrifizierung des Antriebs im Vordergrund. Gleich zu Anfang des Jahres kam der BMW XM<sup>1</sup> als erster PHEV der High-Performance-Klasse von BMW M weltweit auf den Markt. Die Modelle BMW i7 M70 xDrive<sup>1</sup> und BMW i5 M60 xDrive<sup>1</sup> erweiterten das Portfolio an vollelektrischen Performance-Fahrzeugen von BMW M.

Das Modelljahr 2024 wird vielversprechend. Nach dem Erfolgsmodell BMW M3 CS<sup>1</sup> steht mit dem BMW M4 CS ein weiteres Sondermodell der Hochleistungsklasse in den Startlöchern. Weitere Modellüberarbeitungen des BMW M3, BMW M4 und BMW M2 sind bereits angekündigt und folgen im Laufe des Jahres. Neben der Neuauflage des BMW M5 ergänzt der neue BMW i5 M60 xDrive Touring<sup>1</sup> die Produktpalette von BMW M in der Oberklasse.

## Auslieferungen BMW Automobile nach Modellreihen<sup>2</sup>

in Einheiten	2023	2022	Veränderung in %	Anteil an BMW Auslieferungen 2023 in %
BMW 1er/2er	225.827	205.971	9,6	10,0
BMW 3er/4er	558.462	478.932	16,6	24,8
BMW 5er/6er	273.877	315.590	- 13,2	12,2
BMW 7er/8er	59.763	48.708	22,7	2,7
BMW Z4	10.957	12.029	- 8,9	0,5
BMW X1/X2	318.051	242.189	31,3	14,1
BMW X3/X4	405.562	400.898	1,2	18,0
BMW X5/X6	280.684	277.057	1,3	12,5
BMW X7	61.117	57.905	5,5	2,7
BMW iX	50.989	39.130	30,3	2,3
BMW XM	6.749	-	-	0,3
BMW i3/i8	755	22.280	- 96,6	-
<b>BMW gesamt</b>	<b>2.252.793</b>	<b>2.100.689</b>	<b>7,2</b>	<b>100,0</b>
davon BEV	330.197	172.008	92,0	14,7
davon PHEV	173.878	200.945	- 13,5	7,7



<sup>1</sup> ≥ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

<sup>2</sup> Auslieferungen einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile).

### MINI setzt Fahrspaß unter Strom

Die Marke MINI lieferte im Jahr 2023 insgesamt 295.358 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2022: 292.922 Automobile/+0,8%). Damit lagen die Auslieferungen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Elektrifizierung zeigte auch im Premiumkompaktsegment spürbare Auswirkungen: Erneut war der MINI Cooper SE\* das meistverkaufte Modell der Marke. Im Berichtsjahr kam zudem das MINI Cooper SE Cabrio\* auf den Markt und sorgte für elektrifizierten Fahrspaß mit Freiluftcharakter. Die auf 999 Fahrzeuge limitierte Auflage war innerhalb kürzester Zeit ausverkauft. Insgesamt hatten die elektrifizierten MINI Modelle (BEV- und PHEV-Modelle) einen Anteil von 20,8% an den Auslieferungen der Marke (2022: 20,8%/+0,0%).

Die rein elektrisch angetriebenen Automobile kamen dabei auf 15,3% (2022: 14,9%/+2,7%). Im Laufe des Jahres 2024 startet die neue MINI Familie. Neben dem völlig neuen MINI Cooper E\* ist auch erstmals eine vollelektrische Version des MINI Countryman\* verfügbar. Der neue MINI Aceman als erstes Cross-over-Modell der Marke wird als rein elektrisch angetriebenes Modell im Frühjahr 2024 seine Premiere feiern.

### Rolls-Royce erzielt erneut Bestwert

Für Rolls-Royce war das Jahr 2023 äußerst erfolgreich. Die Luxusmarke übergab im Berichtsjahr insgesamt 6.032 Automobile in Kundenhand (2022: 6.021 Automobile/+0,2%).

Damit erzielte Rolls-Royce einen neuen Höchstwert bei den Auslieferungen von Automobilen der absoluten Luxusklasse. Das begehrteste Modell war erneut der Luxus-Offroader Rolls-Royce Cullinan\*. Weltweit erfolgreich war auch das Bespoke-Angebot, das eine Maßanfertigung von Rolls-Royce Modellen nach individuellen Kundenwünschen ermöglicht. Eine Premiere gab es gegen Ende des Jahres 2023: Der erste vollelektrische Rolls-Royce Spectre\* feierte seine Markteinführung. Das luxuriöse Supercoupé markiert einen Meilenstein in der Geschichte der Traditionsmarke und verzeichnet bereits Bestellungen bis ins Jahr 2025.

### Auslieferungen MINI Automobile nach Modellen

in Einheiten	2023	2022	Veränderung in %	Anteil an Mini Auslieferungen 2023 in %
MINI Hatch (3- und 5-Türer)	155.607	163.929	- 5,1	52,7
MINI Cabrio	32.141	24.423	31,6	10,9
MINI Clubman	24.207	27.870	- 13,1	8,2
MINI Countryman	83.403	76.700	8,7	28,2
<b>MINI gesamt</b>	<b>295.358</b>	<b>292.922</b>	<b>0,8</b>	<b>100,0</b>

### Auslieferungen Rolls-Royce Automobile nach Modellen

in Einheiten	2023	2022	Veränderung in %
Phantom	505	418	20,8
Ghost	1.510	2.015	- 25,1
Wraith/Dawn	168	328	- 48,8
Cullinan	3.523	3.260	8,1
Spectre	326	-	-
<b>Rolls-Royce gesamt</b>	<b>6.032</b>	<b>6.021</b>	<b>0,2</b>



\* 7 Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

### Ertragslage Segment Automobile entspricht Erwartungen

Wie auch in der Konzernbetrachtung ist im Segment Automobile im Vorjahresvergleich zu beachten, dass BMW Brilliance seit dem 11. Februar 2022 vollkonsolidiert ist und damit im Gegensatz zu 2023 im Jahr 2022 nur anteilig berücksichtigt ist.

Im Segment Automobile lagen die Umsatzerlöse mit 132.277 Mio. € (2022: 123.602 Mio. €/+7,0%, währungsbereinigt: +11,3%) solide über denen des Vorjahres. Im Berichtsjahr erhöhte der gestiegene PKW-Absatz die Umsatzerlöse. Der Fahrzeugabsatz fiel im Vorjahr aufgrund der Produktionskürzungen im Zusammenhang mit der eingeschränkten Verfügbarkeit von Halbleitern und Kabelbäumen sowie den pandemiebedingten Lockdowns in China geringer aus. Zudem wirkten ein gesteigener Absatz umsatzstarker Modelle wie des BMW 7er und des BMW X5 sowie ein höheres Geschäft mit Ersatzteilen und Zubehör umsatzsteigernd. Daneben erhöhte auch die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance die Erlöse. Negative Währungsumrechnungseffekte, im Wesentlichen aus dem chinesischen Renminbi und dem US-Dollar, belasteten die Umsatzerlöse.

Die Umsatzkosten des Segments betragen 109.920 Mio. € und lagen somit moderat über denen des Vorjahres (2022: 104.324 Mio. €/+5,4%). Analog zu den Umsatzerlösen wirkten auch hier der gestiegene Fahrzeugabsatz sowie die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance. Die Umsatzkosten des Segments wurden zudem durch gestiegene Aufwendungen für Gewährleistungen belastet. Ein höherer Anteil an elektrifizierten, insbesondere vollelektrischen Fahrzeugen wirkte ebenfalls kostenerhöhend.

Im Vorjahr belasteten die Effekte im Zusammenhang mit der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance, wie die Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation von rund 1,8 Mrd. € sowie die eliminierten Zwischengewinne von rund 1,3 Mrd. €, die Umsatzkosten. Die Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation betragen im Jahr 2023 rund 1,4 Mrd. €.

Die Erhöhung der Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der baureihenüber-

greifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte sowie der Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen. Des Weiteren resultieren sie aus der Entwicklung neuer Modelle, wie der BMW 5er Reihe und von Modellen der NEUEN KLASSE.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten stiegen im Berichtszeitraum auf 9.195 Mio. € (2022: 8.801 Mio. €/+4,5%). Wesentlicher Hintergrund für den Anstieg sind höhere Kosten für IT-Projekte.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verringerte sich im Vorjahresvergleich. Unter anderem waren im Vorjahr in den sonstigen betrieblichen Erträgen höhere Auflösungen von Rückstellungen enthalten.

In Summe liegt das Ergebnis vor Finanzergebnis im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 12.981 Mio. € deutlich über dem Wert des Vorjahreszeitraums (2022: 10.635 Mio. €/+22,1%). Im Vorjahresvergleich wirkten 2022 insbesondere die Belastungen im Zusammenhang mit der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance.

Die EBIT-Marge des Segments lag im Berichtsjahr bei 9,8% (2022: 8,6 %/+1,2% Prozentpunkte). Wie in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2023 prognostiziert, lag die EBIT-Marge im Korridor von 9,0 bis 10,5%.

### BMW Group Margen Segmente

in %	2023	2022	Veränderung in %-Punkten
<b>AUTOMOBILE</b>			
Bruttomarge <sup>1</sup>	16,9	15,6	1,3
EBIT-Marge <sup>2</sup>	9,8	8,6	1,2
<b>MOTORRÄDER</b>			
Bruttomarge <sup>1</sup>	17,4	17,3	0,1
EBIT-Marge <sup>2</sup>	8,1	8,1	-

Das Finanzergebnis des Segments Automobile lag mit – 339 Mio. € deutlich unter dem des Vorjahres (2022: 8.283 Mio. €). Hauptgrund für den Rückgang im Berichtsjahr waren die positiven Effekte aus der Neubewertung der bisher gehaltenen Eigenkapitalanteile an BMW Brilliance in Höhe von 7,7 Mrd. € im übrigen Finanzergebnis im Jahr 2022.

Im Berichtsjahr wirkten im Zinsergebnis im Wesentlichen höhere Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen, gegenläufig wirkten Zinserträge aus Bankguthaben kompensierend. Im Vorjahr waren in den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen Zinserträge aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten.

In Summe liegt das Ergebnis vor Steuern im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 12.642 Mio. € deutlich unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (2022: 18.918 Mio. €). Treiber für diese Entwicklung ist im Wesentlichen der Ertrag aus der Neubewertung der bisher gehaltenen Eigenkapitalanteile an BMW Brilliance in Höhe von 7,7 Mrd. € im übrigen Finanzergebnis in 2022.

Der Return on Capital Employed im Automobilgeschäft lag 2023 mit 20,2% im prognostizierten Korridor von 18 bis 22% (2022: 18,1%/+2,1 Prozentpunkte). Der Anstieg lag im Wesentlichen am höheren Ergebnis vor Finanzergebnis im Vorjahresvergleich.

<sup>1</sup> Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz zu den Umsatzerlösen des Segments.

<sup>2</sup> Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse des Segments.

## SEGMENT MOTORRÄDER

### BMW Motorrad mit Absatzbestwert im Jubiläumsjahr

BMW Motorrad feierte 2023 das 100-jährige Bestehen und erzielte im Jubiläumsjahr mit insgesamt 209.066 Motorrädern und Scootern zugleich einen neuen Bestwert bei den Auslieferungen\* (2022: 202.895 Einheiten). Dies entspricht einem leichten Anstieg um 3,0% und bestätigt so die Erwartungen für das Geschäftsjahr.

### Absatzplus in allen wesentlichen Regionen

Zum erfolgreichen Absatzergebnis des Jahres 2023 trugen weltweit alle großen Regionen bei. In Europa erreichten die Auslieferungen mit 116.011 Einheiten ein leichtes Plus (2022: 110.788 Einheiten/+4,7%). Deutschland lag dabei mit 24.176 Einheiten auf Vorjahresniveau (2022: 24.129 Einheiten/+0,2%). Frankreich erzielte mit 21.668 Motorrädern ein leichtes Plus (2022: 21.223 Motorräder/+2,1%). Auch in Italien zeigte sich ein leichtes Wachstum mit 16.179 Einheiten (2022: 15.668 Einheiten/+3,3%). Spanien schloss das Berichtsjahr mit 12.716 Einheiten ab (2022: 12.506 Einheiten/+1,7%).

In Amerika erreichten die Auslieferungen mit 46.184 Einheiten das Vorjahresniveau (2022: 45.775 Einheiten/+0,9%). Ein solides Wachstum war mit 14.106 Einheiten in Brasilien zu beobachten (2022:13.051 Einheiten/+8,1%).



Die USA lagen mit 17.017 ausgelieferten Motorrädern nur leicht unter dem hohen Vorjahr (2022:17.690 Motorräder/-3,8%). Der Absatz in China erreichte mit 15.832 Einheiten ein leichtes Plus (2022: 15.404 Einheiten/+2,8%).

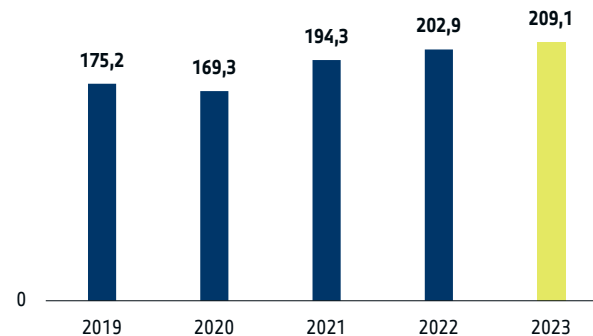
### Markteinführungen im Berichtsjahr

Im Jahr 2023 feierte BMW Motorrad sein 100-jähriges Bestehen und nahm dies zum Anlass, das Produktportfolio im Premiumbereich nicht nur zu erneuern, sondern gleichzeitig zu erweitern. Als Highlight und Auftakt zur Erneuerung der legendären GS Boxer-Familie wurde die BMW R 1300 GS eingeführt und ist für Kundinnen und Kunden seit November 2023 erhältlich.

In der ersten Jahreshälfte kamen mit der R 1250 RS, der S 1000 RR sowie deren leistungsstarker M Variante – der M 1000 RR – drei Modellüberarbeitungen im Segment Sport und Super Sport in den Markt. Bei den Roadstern wurde die R 1250 R überarbeitet. Als komplett neues Modell kam mit der M 1000 R der erste M Roadster auf die Straße. Aus dem Heritage-Segment flankierten mit der BMW R 18 100 Years sowie der BMW R nineT 100 Years zwei exklusive Editionsmodelle die Jubiläumsfeierlichkeiten. Als weiteren Höhepunkt des Jahres eröffnete BMW Motorrad in Berlin die BMW Motorrad Welt als „Home of the Brand“. Fans und Interessierten bietet sich hier eine eigene Erlebniswelt rund um die Marke BMW Motorrad.

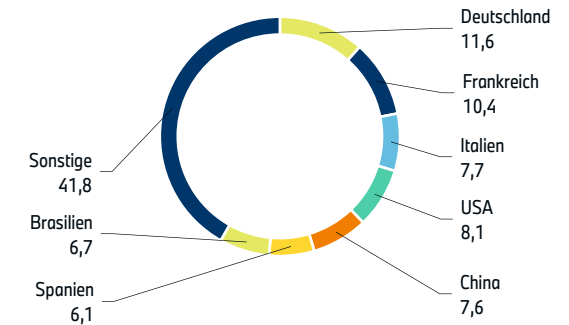
### Auslieferungen von BMW Motorrädern

in Tsd. Einheiten



### BMW Group – Größte Motorradmärkte 2023

in % vom Absatz



### Neuvorstellungen bei BMW Motorrad

Das Berichtsjahr 2023 war für BMW Motorrad von den Feierlichkeiten zum Jubiläumsjahr geprägt. Es wurden gleich vier neue Modelle und vier Modellüberarbeitungen für die Markteinführungen im Jahr 2024 vorgestellt. Im Rahmen der BMW Motorrad Days im Juli 2023 präsentierte BMW Motorrad den neuen BMW CE 02. Rund ein Jahr nach der Einführung des BMW CE 04 kündigte BMW Motorrad damit ein weiteres E-Fahrzeug für urbane Ballungsräume an und setzt seine Elektromobilitätsstrategie konsequent fort. Mit dem BMW CE 02 eParkourer öffnet sich ein neues Fahrzeugsegment der Urban Mobility.

Als Modellüberarbeitungen verjüngen die F 800 GS, die F 900 GS und GS Adventure die BMW Motorrad 2-Zylinder-Familie im Segment Adventure.

Zeitgleich zur vorgestellten Modellüberarbeitung der S 1000 XR im Oktober wurde die M Variante – die M 1000 XR – als neues Modell angekündigt und wird im Segment Sport für neue Impulse sorgen. Mit den Weltpremierer der neuen Boxermodelle R 12 nineT und R 12 wurde die R nineT Familie zum Jahresabschluss erneuert.

\* Definition des Begriffs Auslieferungen siehe [Z. Glossar](#). Auslieferungen von Fahrzeugen während eines Berichtszeitraumes stehen nicht in direktem Zusammenhang mit der Umsatzlegung der BMW Group im entsprechenden Berichtszeitraum.

### Ertragslage Segment Motorräder erfüllt Prognoseziel

Die EBIT-Marge des Segments Motorräder lag im Berichtszeitraum bei 8,1% (2022: 8,1%) und damit innerhalb des prognostizierten Korridors von 8 bis 10%.

Das Ergebnis vor Steuern lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 258 Mio. € leicht unter dem Vorjahr (2022: 269 Mio. €/- 4,1%). Das Absatzplus und positive Preiseffekte wurden von negativen Produkt-Mix-Effekten und höheren Materialkosten kompensiert. Im Finanzergebnis wirkte das Zinsergebnis in Höhe von -1 Mio. € im Vorjahresvergleich belastend (2022: +12 Mio. €). In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen waren im Vorjahr Erträge aus der Veränderung der Zinssätze im Rahmen der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten. 2023 hingegen führten sinkende Zinsen zu negativen Effekten.

Der Return on Capital Employed im Segment Motorräder lag im Berichtsjahr bei 22,1% und damit innerhalb des erwarteten Korridors von 21 bis 26% (2022: 24,9%/-2,8 Prozentpunkte). Die Veränderung zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus dem Anstieg des Net Working Capital, unter anderem bedingt durch die Modellüberarbeitung 2023 sowie einen durchschnittlichen Anstieg des Vorratsvermögens.

## SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

### Ergebnis im Finanzdienstleistungsgeschäft unter Vorjahr

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Finanzdienstleistungen lag zum Ende des Berichtsjahres bei 2.962 Mio. € (2022: 3.205 Mio. €/-7,6%) und somit moderat unter dem Vorjahr. Wesentliche Gründe für den Ergebnismrückgang waren höhere Refinanzierungskosten aufgrund steigender Zinsen sowie ein rückläufiger Vertragsbestand. Die Vermarktungserlöse bei Leasingrückläufern lagen weiterhin auf einem hohen Niveau, waren jedoch gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Dies wirkte sich im Vorjahresvergleich ebenfalls ergebnismindernd aus. Geringere Aufwendungen für die Kreditrisikovorsorge hatten dagegen einen positiven Effekt auf die Ergebnissituation. Im Vorjahr war die Bildung der Kreditrisikovorsorge noch stark von geopolitischen Unsicherheiten sowie schwächeren makroökonomischen Aussichten geprägt.

Die Kreditverlustquote auf das gesamte Kreditportfolio war im Berichtsjahr mit 0,18% weiter auf einem niedrigen Niveau (2022: 0,13%). Das bilanzielle Geschäftsvolumen lag mit 137.910 Mio. € leicht über dem Vorjahr (2022: 135.689 Mio. €/+1,6%).

### Stabile Ertragslage im Segment Finanzdienstleistungen

Die Eigenkapitalrendite des Segments Finanzdienstleistungen bewegte sich im Geschäftsjahr 2023 mit 17,2% auf dem Niveau des Vorjahres (2022: 17,9% /-0,7 Prozentpunkte). Der Return on Equity im Jahr 2023 lag damit im Rahmen der angepassten Prognose von 16 bis 19%.

### Neugeschäft mit Endkunden auf Vorjahresniveau

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft mit Endkunden lag im Berichtszeitraum mit insgesamt 1.542.514 abgeschlossenen Neuverträgen auf dem Niveau des Vorjahres (2022: 1.545.490 Verträge/-0,2%).

Von den im Jahr 2023 abgeschlossenen Neuverträgen entfielen 325.320 Verträge (2022: 321.535 Verträge/+1,2%) auf die Finanzierung und das Leasing von Gebrauchtfahrzeugen der BMW Group.

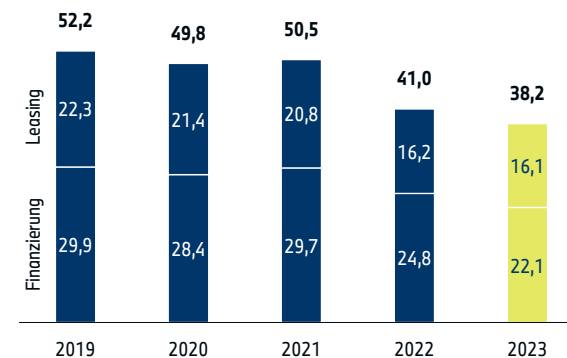
Das Leasingneugeschäft legte im Berichtsjahr 2023 um 8,5% zu. Das Finanzierungsgeschäft entwickelte sich dagegen rückläufig (-4,1%). Der Leasinganteil am gesamten Neugeschäft lag im Berichtsjahr bei 33,6%. Das Finanzierungsgeschäft hatte einen Anteil von 66,4%.

Das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge mit Endkunden verzeichnete mit 57.333 Mio. € gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 3,4% (2022: 55.449 Mio. €). Dies ist vor allem auf ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen je Fahrzeug aufgrund eines verbesserten Produkt-Mixes im Automobilgeschäft zurückzuführen.

Der Anteil an BMW Group Neuwagen, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, lag im Jahr 2023 bei 38,2%\* (2022: 41,0%/-2,8 Prozentpunkte).

### BMW Group Neuwagen, durch Segment Finanzdienstleistungen finanziert oder verleast\*

in %

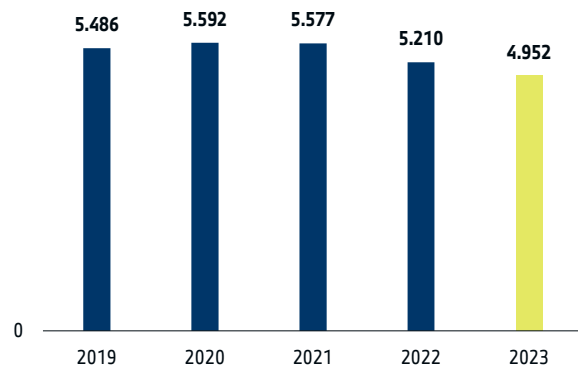


\* Die Berechnung bezieht nur Automobilmärkte ein, in denen das Segment Finanzdienstleistungen mit einer konsolidierten Gesellschaft vertreten ist.



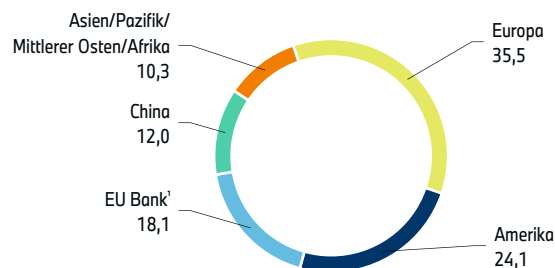
## Vertragsbestand mit Endkunden im Segment Finanzdienstleistungen 2023

in Tsd. Einheiten



## Vertragsbestand mit Endkunden im Segment Finanzdienstleistungen 2023

in % nach Regionen



Zum 31. Dezember 2023 lag der Vertragsbestand an Finanzierungs- und Leasingverträgen mit Endkunden bei insgesamt 4.952.318 Verträgen (31. Dezember 2022: 5.210.246 Verträge/−5,0%). Dabei war in allen Regionen ein rückläufiger Trend zu beobachten (EU-Bank¹ −6,0%; Europa −2,8%; Amerika −2,8%; Asien/Pazifik/Mittlerer Osten/Afrika −1,2%; China −15,5%).

### Flottengeschäft auf Vorjahresniveau

Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet das Segment Finanzdienstleistungen im Flottenmanagement hauptsächlich gewerblichen Kunden Finanzierungs- und Leasingverträge sowie darauf abgestimmte Serviceleistungen an. Zum Ende des Berichtszeitraums entfielen vom Gesamtbestand der Finanzierungs- und Leasingverträge mit Endkunden auf diesen Geschäftsbereich 720.094 Verträge (2022: 714.630 Verträge²/+0,8%).

### Händlerfinanzierung über dem Vorjahr

Das Geschäftsvolumen in der Händlerfinanzierung lag zum 31. Dezember 2023 mit 18.941 Mio. € deutlich über dem Vorjahr (2022: 15.209 Mio. €/+24,5%). Dies ist im Wesentlichen auf eine verbesserte Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Modellwechsel und ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug zurückzuführen.

## SEGMENT SONSTIGE GESELLSCHAFTEN UND KONSOLIDIERUNGEN

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag im Geschäftsjahr bei −100 Mio. € (2022: 995 Mio. €). Wesentlicher Einflussfaktor sind die im übrigen Finanzergebnis wirkenden negativen Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften aufgrund sinkender Zinsen in den USA, im UK und im Euroraum im Berichtsjahr. Im Vorjahr führten stark steigende Zinsen zu einer positiven Marktentwicklung der Zinssicherungsgeschäften in den Sonstigen Gesellschaften.

Die Konsolidierungen erhöhten sich im Ergebnis vor Steuern auf 1.334 Mio. € (2022: 122 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkten geringere Eliminierungen im Zusammenhang mit Leasing- und Finanzierungsgeschäften in den Konsolidierungen positiv.

¹ Die EU-Bank umfasst die BMW Bank GmbH mit ihren Filialen in Italien, Spanien und Portugal.

² Vorjahreswert angepasst aufgrund Markenwechsel bei Verträgen mit Fremdmarkenfahrzeugen.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BMW AG

Die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) mit Sitz in München ist das Mutterunternehmen des BMW Konzerns (BMW Group). Die voranstehenden Erläuterungen zur BMW Group beziehungsweise zum Segment Automobile sind für die BMW AG zutreffend, sofern im Nachfolgenden keine abweichende Darstellung erfolgt. Der Jahresabschluss der BMW AG wird nach den Regeln des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) sowie ergänzend nach den Regelungen des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt.

Der für die BMW AG bedeutsamste finanzielle Leistungsindikator ist die Ausschüttungsquote. Diese entspricht dem Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW Group. Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren sind im Wesentlichen identisch und gleichlaufend mit denen der BMW Group. Diese werden ausführlich im Abschnitt [Finanzielle Leistung](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Unterschiede zwischen den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach HGB und den International Financial Reporting Standards (IFRS), nach denen der Konzernabschluss der BMW Group aufgestellt wird, ergeben sich vor allem bei der Aktivierung von immateriellen Vermögensgegenständen, der Bildung von Bewertungseinheiten, dem Ansatz und der Bewertung von Finanzinstrumenten und Rückstellungen sowie der Aktivierung latenter Steuern. Darüber hinaus ergeben sich Unterschiede im Ausweis von Vermögensgegenständen und Schulden sowie von Positionen der Gewinn- und -Verlust-Rechnung.

### Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Die gesamtwirtschaftlichen und branchenbezogenen Rahmenbedingungen der BMW AG stimmen im Wesentlichen mit denen des Konzerns überein und werden im Abschnitt [Finanzielle Leistung](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Die BMW AG entwickelt, fertigt und vertreibt eigene, von ausländischen Tochterunternehmen und von Zulieferern im Auftrag gefertigte Automobile und Motorräder sowie Ersatzteile und Zubehör und erbringt mit diesen Gegenständen in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Der Vertrieb erfolgt vor allem über Niederlassungen, Tochterunternehmen, selbstständige Händler sowie Importeure. Der Automobilabsatz erhöhte sich im Geschäftsjahr 2023 um 235.621 auf 2.620.920 Einheiten. Im Automobilabsatz enthalten waren 692.267 Einheiten aus der Serienteileversorgung an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, die mit 50.473 Einheiten über Vorjahresniveau lagen.

Zum 31. Dezember 2023 beschäftigte die BMW AG 85.168 Mitarbeiter, zusätzlich dazu waren 5.733 Auszubildende, Praktikanten und Diplomanden beschäftigt (31. Dezember 2022 81.683 Mitarbeiter, zusätzlich 5.500 Auszubildende, Praktikanten und Diplomanden).

Das Jahr 2023 zeichnete sich durch ein volatiles Geschäftsumfeld aus, das von zunehmenden (geo-)politischen Spannungen geprägt war. In vielen Märkten hatten zudem höhere Teuerungs-raten, begleitet von einem gestiegenen Zinsniveau, das Konsumklima belastet. Ungeachtet dieser Faktoren blickt die BMW AG insgesamt auf einen positiven Geschäftsverlauf im Berichtsjahr zurück.

Die solide wirtschaftliche Basis des Unternehmens zeigt sich unter anderem an der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2023. Die Geschäftsentwicklung hat die Erwartungen der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

## Ertragslage

## BMW AG Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. €	2023	2022
Umsatzerlöse	107.874	98.807
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	- 90.865	- 81.653
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>17.009</b>	<b>17.154</b>
Vertriebskosten	- 4.123	- 4.058
Allgemeine Verwaltungskosten	- 3.824	- 3.624
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 6.924	- 6.782
Sonstige betriebliche Erträge	1.872	2.529
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.067	- 2.889
Beteiligungsergebnis	3.592	8.520
Finanzergebnis	- 84	- 2.926
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 1.067	- 1.594
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>4.384</b>	<b>6.330</b>
Sonstige Steuern	- 18	- 19
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>4.366</b>	<b>6.311</b>
Einstellung in die Gewinnrücklagen	- 564	- 830
Ertrag aus der Kapitalherabsetzung	24	-
Einstellung in die Kapitalrücklage nach § 237 Abs. 5 AktG	- 24	-
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>3.802</b>	<b>5.481</b>

Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 9.067 Mio. €. Preis- und Produkt-Mix-Effekte sowie ein gestiegenes Absatzvolumen wirkten positiv auf die Umsatzentwicklung. Zudem erhöhten Wechselkurseffekte die Umsatzerlöse. Geografisch entfiel der Anstieg der Umsatzerlöse größtenteils auf die Regionen Europa und Asien. Auf den Umsatz von 107.874 Mio. € (2022: 98.807 Mio. €) entfiel ein konzerninterner Anteil von 83.231 Mio. € (2022: 77.843 Mio. €); dies entspricht einer Quote von 77,2% (2022: 78,8%).

Der Anstieg der Herstellungskosten um 9.212 Mio. € auf 90.865 Mio. € resultierte weitgehend aus den gestiegenen Kosten für Material und Logistik.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz reduzierte sich um 145 Mio. € auf 17.009 Mio. €.

Insgesamt sind die Vertriebskosten leicht sowie die allgemeinen Verwaltungskosten solide gestiegen.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen hauptsächlich auf neue Fahrzeugmodelle - unter anderem die vollelektrischen Modelle BMW i5\* und Rolls-Royce Spectre\* sowie die elektrifizierten Modelle BMW 5er, X3 und X5 -, Aufwendungen für die Entwicklung von digitalen Produkten, automatisiertem Fahren und der NEUEN KLASSE. Korrespondierend zu den Anläufen von Fahrzeugen und den Aufwendungen für Baukästen in Zusammenhang mit der Transformation zur Elektromobilität stiegen die Forschungs- und Entwicklungskosten um 2,1% im Vergleich zum Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich auf 1.872 Mio. € (2022: 2.529 Mio. €). Die Veränderung war im Wesentlichen auf niedrigere Auflösungen von sonstigen Rückstellungen sowie auf gesunkene Erträge aus Finanzgeschäften zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich auf 2.067 Mio. € (2022: 2.889 Mio. €) und beinhalten wie im Vorjahr im Wesentlichen Aufwendungen aus Finanzgeschäften sowie Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen.

Die im Beteiligungsergebnis enthaltenen Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit Konzerngesellschaften sanken deutlich. Dies war im Wesentlichen auf den Rückgang des Gewinns der BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München, zurückzuführen, die unter anderem niedrigere Ausschüttungen erhielt.

Das Finanzergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2.842 Mio. €. Im Vorjahr waren im Wesentlichen höhere Aufwendungen aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens enthalten, das mit den Pensionsverpflichtungen verrechnet wurde.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag resultierten überwiegend aus der laufenden Steuerberechnung für das Geschäftsjahr.

\* ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

Nach Abzug von Steuern ergab sich ein Jahresüberschuss in Höhe von 4.366 Mio. € gegenüber 6.311 Mio. € im Vorjahr.

Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung über die Gewinnverwendung ergibt sich ein zur Ausschüttung verfügbarer Bilanzgewinn in Höhe von 3.802 Mio. € (2022: 5.481 Mio. €). Dieser entspricht einer auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW

Group nach IFRS bezogenen Ausschüttungsquote in Höhe von 33,7%. Die Ausschüttungsquote liegt damit wie 2022 (30,6%) im prognostizierten Korridor von 30 bis 40%.

Die Ausschüttungsquote berücksichtigt die Anzahl der dividendenberechtigten Aktien am 31. Dezember 2023 und kann sich aufgrund des laufenden Aktienrückkaufprogramms bis zur Hauptversammlung verändern.

## Finanz- und Vermögenslage

### BMW AG Bilanz zum 31. Dezember

in Mio. €	2023	2022	in Mio. €	2023	2022
<b>AKTIVA</b>			<b>PASSIVA</b>		
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.823	1.444	Gezeichnetes Kapital	639	663
Sachanlagen	15.560	14.004	Nennbetrag eigener Anteile	- 5	- 17
Finanzanlagen	12.077	12.093	Kapitalrücklage	2.450	2.426
<b>Anlagevermögen</b>	<b>29.460</b>	<b>27.541</b>	Gewinnrücklagen	11.046	11.665
Vorräte	8.505	7.523	Bilanzgewinn	3.802	5.481
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.349	1.161	<b>Eigenkapital</b>	<b>17.932</b>	<b>20.218</b>
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	16.398	24.510	<b>Namens-Gewinn-Scheine</b>	<b>24</b>	<b>25</b>
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.120	2.281	Rückstellungen für Pensionen	2.231	2.871
Wertpapiere	2.705	2.904	Übrige Rückstellungen	11.537	11.686
Flüssige Mittel	6.145	6.207	<b>Rückstellungen</b>	<b>13.768</b>	<b>14.557</b>
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>38.222</b>	<b>44.586</b>	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	35	1
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>142</b>	<b>116</b>	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.552	6.786
			Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	22.648	25.703
			Übrige Verbindlichkeiten	1.364	902
			<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>31.599</b>	<b>33.392</b>
			<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>4.501</b>	<b>4.051</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>67.824</b>	<b>72.243</b>	<b>Bilanzsumme</b>	<b>67.824</b>	<b>72.243</b>

Im Geschäftsjahr wurden 4.571 Mio. € (2022: 4.498 Mio. €) in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen investiert. Die Abschreibungen beliefen sich auf 2.607 Mio. € (2022: 2.452 Mio. €).

Das Finanzanlagevermögen blieb auf Vorjahresniveau und beläuft sich auf 12.077 Mio. € (2022: 12.093 Mio. €). Die Vorräte erhöhten sich auf 8.505 Mio. € (2022: 7.523 Mio. €), vornehmlich durch einen Bestandsaufbau bei den fertigen Erzeugnissen und Waren.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen sanken auf 16.398 Mio. € (2022: 24.510 Mio. €). Insbesondere reduzierten sich die Finanzforderungen gegenüber der BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München.

Der Anstieg der übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände auf 3.120 Mio. € (2022: 2.281 Mio. €) war insbesondere auf eine Erhöhung der sonstigen Vermögensgegenstände zurückzuführen.

Die Liquidität der BMW Group wird durch ein konzernweit geltendes Liquiditätskonzept sichergestellt. Dieses Konzept beinhaltet, dass ein Großteil der Konzernliquidität bei der BMW AG konzentriert wird. Ein wichtiges Instrument ist in diesem Zusammenhang der bei der BMW AG angesiedelte Cashpool.

Durch Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit reduzierten sich die flüssigen Mittel leicht um 62 Mio. € auf 6.145 Mio. €. Gegenläufig wirkten die Überschüsse aus der betrieblichen Tätigkeit.

Das Eigenkapital reduzierte sich um 2.286 Mio. € auf 17.932 Mio. € im Wesentlichen infolge eines niedrigeren Bilanzgewinns sowie gesunkener Gewinnrücklagen aufgrund der Aktienrückkaufprogramme. Die Eigenkapitalquote verzeichnete eine Veränderung von 28,0 auf 26,4%.

Für die Sicherung von Pensionsverpflichtungen wurden liquide Mittel zur Investition in Fondsvermögen in Höhe von 430 Mio. €

im Rahmen von Contractual Trust Arrangements (CTA) treuhänderisch auf den BMW Trust e.V., München, übertragen. Eine Saldierung des Deckungsvermögens mit den gesicherten Verpflichtungen wurde vorgenommen.

Die Rückstellungen für Pensionen nach Saldierung der Pensionsverpflichtungen mit dem Deckungsvermögen sanken von 2.871 Mio. € auf 2.231 Mio. €.

Die übrigen Rückstellungen reduzierten sich von 11.686 Mio. € auf 11.537 Mio. € im Wesentlichen bedingt durch einen Rückgang der Steuerrückstellungen und der Rückstellungen für Haftungsrisiken. Gegenläufig wirkte die Zuführung zu den Rückstellungen aus Gewährleistungs-, Kulanzverpflichtungen und Produktgarantien.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen auf 22.648 Mio. € (2022: 25.703 Mio. €) war überwiegend auf den Rückgang der Finanzverbindlichkeiten zurückzuführen.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten erhöhte sich um 450 Mio. € auf 4.501 Mio. € und enthält vorwiegend Abgrenzungen für noch nicht erbrachte Teilleistungen in Zusammenhang mit Service- und Wartungsverträgen.

### Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der BMW AG hängt maßgeblich von den Risiken und Chancen der BMW Group ab, die ausführlich im Kapitel [Risiken und Chancen](#) des zusammengefassten Lageberichts dargestellt sind. Die BMW AG partizipiert grundsätzlich an den Risiken ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen entsprechend der jeweiligen Anteilsquote. Gleichzeitig hat das Beteiligungsergebnis einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der BMW AG.

Die BMW AG ist in das konzernweite Risikomanagementsystem und das Interne Kontrollsystem der BMW Group eingebunden. Für nähere Informationen wird auf das Kapitel [Internes Kontrollsystem](#) im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

### Ausblick

Die BMW AG erwartet für das Geschäftsjahr 2024 eine unveränderte Ausschüttungsquote (Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS) im Korridor von 30 bis 40% (2023: 33,7%).

Die Erwartungen für die BMW AG hinsichtlich ihrer nichtfinanziellen Leistungsindikatoren entsprechen im Wesentlichen - aufgrund ihrer Bedeutung im Konzern und ihrer Verflechtungen mit den Konzerngesellschaften - den Prognosen der BMW Group, die ausführlich im Kapitel [Prognose](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben werden.

Der von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, Niederlassung München, mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Abschluss der BMW AG, aus dem hier insbesondere die Bilanz und die Gewinn-und-Verlust-Rechnung wiedergegeben sind, wird elektronisch an die das Unternehmensregister führende Stelle zur Einstellung in das Unternehmensregister übermittelt und ist über die Internetseite des Unternehmensregisters zugänglich. Dieser Abschluss ist darüber hinaus auf der Homepage der BMW Group unter [www.bmwgroup.com/ir](http://www.bmwgroup.com/ir) verfügbar.

# EU-TAXONOMIE

Die EU-Taxonomie ist eine wichtige Maßnahme der EU im Rahmen der Umsetzung des „Europäischen Grünen Deals“ und des Aktionsplans „Finanzierung nachhaltigen Wachstums“, mit dem die Staatengemeinschaft anstrebt, bis 2050 klimaneutral zu werden. Durch die EU-Taxonomie sollen Investitionen in Tätigkeiten gelenkt werden, die notwendig sind, um Klimaneutralität zu erreichen.

Bei der EU-Taxonomie handelt es sich um ein Klassifizierungssystem, das Wirtschaftstätigkeiten bei Erfüllung vorgegebener technischer Bewertungskriterien als ökologisch nachhaltig einstuft.

Grundsätzlich muss ein wesentlicher Beitrag der Wirtschaftstätigkeit zu einem der sechs Umweltziele gegeben sein:

- I. Klimaschutz
- II. Anpassung an den Klimawandel
- III. Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- IV. Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- V. Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- VI. Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Dieser Beitrag bemisst sich auf Basis der Erfüllung vorgegebener spezifischer Anforderungen. Durch die Ausübung der Tätigkeit darf außerdem kein weiteres Umweltziel in erheblichem Maße beeinträchtigt werden. Darüber hinaus muss das ausübende Unternehmen Mindestschutzverfahren („Minimum Safeguards“) eingerichtet haben, die unter anderem auf die Einhaltung von Menschenrechten abzielen.

Im Vorjahr hat die BMW Group den taxonomiefähigen und -konformen Anteil ihrer Umsätze, Investitions- und Betriebsausgaben für die Umweltziele I und II berichtet.<sup>1</sup> Seit dem Berichtsjahr 2023 muss nach der Veröffentlichung des neuen Delegierten Rechtsaktes 2023/2486 erstmals auch der Anteil taxonomiefähiger Umsätze, Investitions- und Betriebsausgaben für die Umweltziele III-VI ausgewiesen werden. Ebenfalls wurden durch den Delegierten Rechtsakt 2023/2485 neue Tätigkeiten für die Umweltziele I und II definiert. Ab dem Berichtsjahr 2024 muss für alle Umweltziele Taxonomiekonformität berichtet werden.

## Unser ganzheitliches Verständnis von Nachhaltigkeit

Die BMW Group unterstützt das übergeordnete Ziel der EU-Taxonomie, die private Finanzierung ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten zu fördern, um Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt zu machen. Als Unternehmen, das spätestens zum Jahr 2050 [„Net Zero“](#) (Netto-Null) bezüglich seiner Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette<sup>2</sup> erreichen möchte, hat sich die BMW Group bereits 2020 ambitionierte, wissenschaftsbasierte Ziele für alle drei Scopes bis zum Jahr 2030 (Basisjahr 2019) gesetzt – validiert durch die Science Based Target initiative (SBTi) – und legt mit diesem Bericht jährlich und systematisch über deren Erreichung Rechenschaft ab. [Die BMW Group Strategie](#)

In den nächsten Jahren wird durch die deutliche Zunahme der Elektromobilität der Großteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht mehr vorrangig in der Nutzungsphase entstehen, sondern insbesondere in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Ohne die geplanten Maßnahmen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette der BMW Group würden diese Emissionen (Scope 3 upstream) bereits vor 2030 die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Nutzungsphase (Scope 3 downstream) übersteigen [Die BMW Group Strategie](#), [Produktion und Lieferantennetzwerk](#), [CO<sub>2</sub>-Emissionen](#). Daher

verfolgt die BMW Group bei ihren Nachhaltigkeitsbestrebungen einen ganzheitlichen Ansatz und macht sich dafür stark, die [CO<sub>2</sub>-Emissionen](#) über den gesamten Lebenszyklus zu betrachten. Die Maßnahmen der BMW Group umfassen unter anderem die weitere Verringerung des Energiebedarfs, die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energie (Scope 1 und 2), den Einsatz neuer, effizienzsteigernder Technologien (Scope 3 downstream), die Nutzung von Grünstrom als Kriterium bei der Auftragsvergabe an Lieferanten sowie eine kontinuierlich steigende Sekundärrohstoffquote (Scope 3 upstream). Die EU-Taxonomie konzentriert sich im Rahmen der für die BMW Group relevanten Wirtschaftstätigkeiten jedoch ausschließlich auf die Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Nutzungsphase durch emissionsarme (bis zum Jahr 2025) und emissionsfreie Antriebe. Indirekte CO<sub>2</sub>-Emissionen, die beispielsweise bei der Erzeugung des Ladestroms oder der energieintensiven Herstellung des Hochvoltspeichers entstehen, werden im Rahmen dieser Wirtschaftstätigkeiten nicht berücksichtigt. Zudem bildet die EU-Taxonomie die Wirkung CO<sub>2</sub>-mindernder Maßnahmen in der eigenen Produktion nur insoweit ab, als sie der Herstellung taxonomiekonformer Produkte dienen oder sofern sie explizit von einer Tätigkeitsbeschreibung umfasst sind. Eine Erhöhung der Energieeffizienz von Lackierprozessen beispielsweise reduziert CO<sub>2</sub>-Emissionen in der eigenen Produktion auch dann, wenn ein rein verbrennungsmotorisches Fahrzeug lackiert wird. Diesbezügliche Nachhaltigkeitsbemühungen der BMW Group werden im Rahmen der bisher definierten Wirtschaftstätigkeiten der EU-Taxonomie nicht oder nur teilweise berücksichtigt. [CO<sub>2</sub>-Emissionen](#) ]]

<sup>1</sup> Die Definition der drei Leistungsindikatoren und deren Abgrenzung zu IFRS ist im Glossar zu finden [in den Glossar](#).

<sup>2</sup> Als gesamte Wertschöpfungskette sind hier Scope 1 und 2 sowie die für die BMW Group relevanten Scope-3-Kategorien (Kategorien 1, 4 und 11) gemäß Greenhouse Gas Protocol zu verstehen.

## [[ Erläuterung zum Vorgehen

Für das Berichtsjahr 2023 ist im Hinblick auf Umweltziel I „Klimaschutz“ und Umweltziel II „Anpassung an den Klimawandel“ Taxonomiefähigkeit und -konformität weiterhin zu berichten. Des Weiteren wird erstmals über Taxonomiefähigkeit in Bezug auf Umweltziel IV „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ Bericht erstattet. Für die Umweltziele III „Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen“, V „Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung“ sowie VI „Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme“ sind zum aktuellen Zeitpunkt keine für die BMW Group relevanten Wirtschaftstätigkeiten definiert. Die Taxonomiefähigkeit ist zunächst ein Indikator für das maximal erreichbare ökologische Nachhaltigkeitspotenzial von Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie. Die Taxonomiekonformität hingegen dient als Gradmesser in Bezug auf die fortschreitende Transformation hin zu ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten.

Eine Wirtschaftstätigkeit ist als taxonomiefähig anzusehen, sofern sie in den Delegierten Rechtsakten zu einem der sechs Umweltziele beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit die in diesen Delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt. Nach einer Analyse der Geschäftsaktivitäten der BMW Group lassen diese sich unter den folgenden Wirtschaftstätigkeiten\* zusammenfassen:]]

## [[ Überblick über die Wirtschaftstätigkeiten

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Beschreibung	Umweltziel	Berichterstattung 2023	Anmerkungen
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3, CCA 3.3	Herstellung von Automobilen und Motorrädern, ohne - Aftersales-Geschäft ohne die Erbringung von Reparaturdienstleistungen - die Lieferung von Komponenten für die Produktion an Drittparteien	I „Klimaschutz“ II „Anpassung an den Klimawandel“	Taxonomiekonformität	Beitrag zu Umweltziel II wird unter Umweltziel I subsumiert
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5, CCA 6.5	Erwerb, Finanzierung, Leasing und Betrieb von Automobilen und Motorrädern, ohne Bank- und Versicherungsdienstleistungen im Rahmen des nicht automobilbezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	I „Klimaschutz“ II „Anpassung an den Klimawandel“	Taxonomiekonformität	Beitrag zu Umweltziel II wird unter Umweltziel I subsumiert
Verkauf von Gebrauchtwagen	CE 5.4	Verkauf von gebrauchten Automobilen nach der bestimmungsgemäßen Nutzung durch einen Kunden	IV „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“	Taxonomiefähigkeit	]]

\* Die in der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1214 vom 9. März 2022 genannten zusätzlichen Wirtschaftstätigkeiten (insbesondere hinsichtlich Kernenergie und fossiler gasförmiger Brennstoffe) sind nicht für die BMW Group relevant. Die entsprechenden spezifischen Berichtstabellen für diese Tätigkeiten werden daher nicht angegeben.

## [[ Erläuterung zum Vorgehen



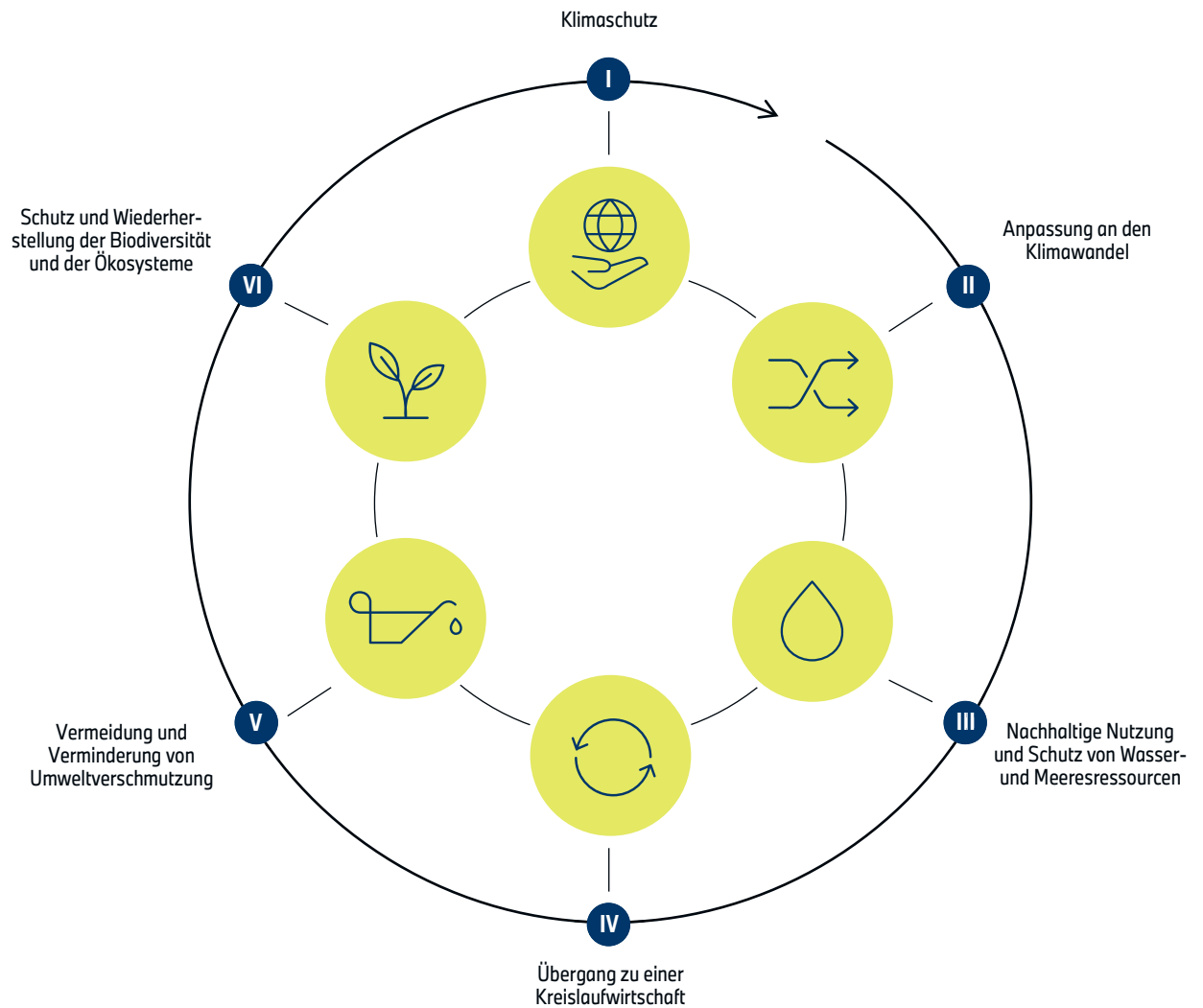
[[Im Zuge des neu veröffentlichten Delegierten Rechtsaktes 2023/2485 wurde die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ hinsichtlich ihrer Relevanz für die BMW Group untersucht. Mit zunehmender Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios gewinnt diese Wirtschaftstätigkeit gegebenenfalls in den nächsten Jahren an Bedeutung. Im aktuellen Berichtsjahr wird sie daher in der Berichtserstattung noch nicht berücksichtigt.

Für die Bestimmung der Taxonomiekonformität der Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5 im Berichtsjahr sind folglich deren technische Bewertungskriterien zu überprüfen:

1. Wesentlicher Beitrag zur Erfüllung des Umweltziels auf Basis der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der zu betrachtenden Fahrzeuge („Substantial Contribution“)
2. Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der weiteren Umweltziele jeweils auf Basis spezifischer Anforderungen für jede relevante Wirtschaftstätigkeit („Do No Significant Harm“ oder „DNSH“)

Zusätzlich ist sicherzustellen, dass das die Wirtschaftstätigkeiten ausübende Unternehmen Mindestschutzverfahren („Minimum Safeguards“) eingerichtet hat. ]]

## [[ Umweltziele der EU-Taxonomie





## Wesentlicher Beitrag

Für das Berichtsjahr hat die BMW Group ihren Beitrag zu den beiden Umweltzielen „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ überprüft. Sowohl die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 als auch CCM 6.5 leisten durch die Herstellung beziehungsweise Finanzierung und Leasing von emissionsarmen (PHEV <50 g CO<sub>2</sub>/km WLTP bis 2025) und emissionsfreien (BEV und Motorräder mit 0 g CO<sub>2</sub>/km) Fahrzeugen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Umweltziels I „Klimaschutz“. Die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5 der BMW Group werden auch unter Umweltziel II „Anpassung an den Klimawandel“ beschrieben. Allerdings liegen keine identifizierbaren und von Umweltziel I „Klimaschutz“ separierbaren Beiträge vor.<sup>1</sup>

Im Rahmen der Identifikation der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von PHEV, die nicht gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 bestimmt werden (unter anderem USA, China), wurden Annahmen auf Basis des am schlechtesten möglichen Werts für dieses Fahrzeugmodell getroffen, auch wenn diese Emissionen in der Realität gegebenenfalls unterschritten werden.

## Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

Die Überprüfung der Einhaltung der DNSH-Kriterien zu den weiteren fünf Umweltzielen im Berichtsjahr erfolgte jeweils auf Basis der spezifischen Anforderungen für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ und CCM 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“.

Im Fahrzeugportfolio zur Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 sind neben BMW Group Fahrzeugen auch Fahrzeuge weiterer Hersteller enthalten. Aufgrund fehlender Datenverfügbarkeit bezüglich relevanter Eigenschaften dieser Fremdfabrikate kann derzeit keine umfassende Bewertung in Bezug auf die Vermeidung wesentlicher Beeinträchtigung vorgenommen werden. Demnach werden diese Fahrzeuge aktuell als nicht taxonomiekonform betrachtet.



## Anpassung an den Klimawandel

Um nachzuweisen, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Umweltziels II vermieden werden, ist sowohl für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 als auch für CCM 6.5 die Durchführung einer umfassenden Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung gefordert. Zur Erfüllung dieser Vorgabe werden die physischen Klimarisiken an allen wesentlichen Produktionsstandorten der BMW Group betrachtet und es wird eine Bewertung potenzieller Schäden durch den Klimawandel vorgenommen. Dies geschieht unter Zuhilfenahme langfristiger Klimaszenarien<sup>2</sup> bis 2035 und 2050. Darüber hinaus betrachten wir potenzielle Naturgefahren bei all unseren direkten Lieferantenstandorten, um beispielsweise Versorgungsrisiken im Rahmen der Lieferantenauswahl und -bewertung angemessen zu berücksichtigen. Basierend auf den Ergebnissen der Risikoanalyse werden mit den Standortvertretern Anpassungslösungen zur Risikomitigation abgeleitet und bei Bedarf umgesetzt. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel [Klimabezogene Risiken und Chancen](#).

Die DNSH-Anforderungen zum Umweltziel II werden für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5 erfüllt.



## Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen und Schutz und Wiederherstellung von Biodiversität und Ökosystemen

Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der Umweltziele III und VI ist für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 (jeweils nicht relevant für CCM 6.5) eine umfassende Risikoanalyse in Bezug auf die Erhaltung und den Schutz der entsprechenden Umwelt-, Wasser- und Meeresressourcen notwendig.

Die BMW Group führt diesbezüglich im Rahmen der Errichtung neuer und Erweiterung bestehender Standorte innerhalb der EU Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß Richtlinie 2011/92/EU durch, die auch die Umweltaspekte Wasser und Biodiversität berücksichtigen. Bei Standorten außerhalb der EU führt die BMW Group eine an die EU-Vorgaben angelehnte Umwelt-

verträglichkeitsprüfung durch. Darüber hinaus ist an allen Produktionsstandorten der BMW Group ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 implementiert und alle lokalen gesetzlichen Anforderungen werden eingehalten. [Ressourcenmanagement an allen Standorten](#)

Die DNSH-Anforderungen zu den Umweltzielen III und VI werden für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 erfüllt.



## Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Die Anforderungen für beide Wirtschaftstätigkeiten der BMW Group zur Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung des Umweltziels IV unterscheiden sich im Hinblick auf die jeweils betroffene Wertschöpfungsstufe. In Bezug auf den Herstellungsprozess von BMW Group Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3) werden diese unter anderem durch den Einsatz von Sekundärrohstoffen in unseren Produkten, eine recyclingförderliche Produktgestaltung, ein Abfallmanagement an unseren Produktionsstandorten im Sinne der Abfallhierarchie sowie eine systematische Erfassung bedenklicher Stoffe über die gesamte Lieferkette hinweg erfüllt. In Bezug auf die Nutzungsphase sowie das Recycling von BMW Group Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5) sind entsprechende Prozesse zur Einhaltung der Recyclingvorgaben eingerichtet sowie Abfallbewirtschaftungsmaßnahmen in der Wartung als auch am Ende des Lebenszyklus etabliert. Alle diese Kriterien sind ebenfalls Bestandteile unseres umfassenden Ansatzes zur [Kreislaufwirtschaft](#).

Die DNSH-Anforderungen zum Umweltziel IV werden für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5 erfüllt. [1](#)

<sup>1</sup> Das bisher in Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 enthaltene Leasing-Beendigungsgeschäft der BEV geht nach der Neudefinition von Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 in dieser auf.

<sup>2</sup> SSP1-2.6, SSP2-4.5, SSP5-8.5.



## Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Die Anforderungen zur Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung des Umweltziels V unterscheiden sich für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5 in erheblichem Maße.

In Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 hat die BMW Group entsprechende Prozesse etabliert, die die gesetzliche Einhaltung von Verboten und Grenzwerten bezüglich der Verwendung chemischer Substanzen auf Fahrzeugebene überwachen und sicherstellen sollen. Alle bei der BMW Group verwendeten Stoffe stehen im Einklang mit europäischer beziehungsweise nationaler Gesetzgebung. Gefahrstoffe, die entsprechend REACH Art. 57 und 59 als besonders besorgniserregend klassifiziert wurden und unmittelbar oder mit einem Anteil von mehr als 0,1 Massenprozent in einem Gemisch in den Produktionsprozessen der BMW Group zum Einsatz kommen und infolgedessen in den Produkten der BMW Group enthalten sind, werden auf ihre Substituierbarkeit unter Berücksichtigung von unter anderem wirtschaftlichen und technischen Erfordernissen untersucht. Sofern der Einsatz solcher Gefahrstoffe nicht zu vermeiden ist, erfolgt dieser bei der BMW Group unter Berücksichtigung der Gefahrstoffregelungen und unter kontrollierten Bedingungen.

Hingegen können für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 nicht alle Kriterien zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung zum Umweltziel V vollumfänglich erfüllt werden. Aktuelle PHEV-Modelle mit Luftschadstoffemissionen unter 50 g CO<sub>2</sub>/km WLTP der BMW Group sowie weiterer Hersteller leisten zwar einen wesentlichen Beitrag im Sinne der EU-Taxonomie. Die Herstellerangaben für Luftschadstoffemissionen im realen Fahrbetrieb (Real Driving Emissions [RDE]) können jedoch aufgrund möglicher extremer Fahrsituationen nur für ausgewählte Modelle auf 80% des Grenzwertes abgesenkt werden, wie die EU-Taxonomie mit Referenz auf Tabelle 2 im Anhang der „Clean Vehicles Directive“ fordert. Somit ist der überwiegende Anteil der PHEV im Fahrzeugportfolio der Wirtschaftsaktivität CCM 6.5 als nicht taxonomiekonform zu betrachten, auch wenn sie in alltäglichen Fahrsituationen diese Werte einhalten.

Für das verbleibende BMW Group Fahrzeugportfolio (PHEV und BEV) im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 sind darüber hinaus weitere Abschläge bei einzelnen Modellen aufgrund der Anforderungen an den Rollwiderstandskoeffizienten der Reifen und vor allem an das externe Abrollgeräusch der Reifen vorzunehmen. Die kalkulatorische Ermittlung der Anrechenbarkeit bei betroffenen Modellen erfolgt aufgrund eingeschränkter Datenverfügbarkeit vereinfacht auf Basis der für diese Modelle freigegebenen Reifen, gewichtet mit deren Einkaufs- beziehungsweise Bestellmengen.

Die DNSH-Anforderungen zum Umweltziel V werden für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 erfüllt. In Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 werden sie, aufgrund der beschriebenen Anforderungen an RDE und Reifenlabel, nicht vollständig erfüllt.

### Mindestschutzverfahren („Minimum Safeguards“)

Zusätzlich hat ein Unternehmen, das Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie ausübt, sogenannte Mindestschutzverfahren („Minimum Safeguards“) einzurichten. Diese erfordern die Implementierung von Prozessen zur Einhaltung von Sorgfaltspflichten, sowohl im eigenen Unternehmen als auch in ausgelagerten Wertschöpfungsstufen. Konkret geht es dabei um die Einhaltung von Menschenrechten sowie die Themenbereiche Bestechung und Korruption, Besteuerung und fairer Wettbewerb. In ihrer [Grundsatzklärung zur Achtung der Menschenrechte und damit einhergehender Umweltstandards](#) hat sich die BMW Group unter anderem auch zur Einhaltung der folgenden in Artikel 18 der Taxonomie-Verordnung genannten Standards zum Mindestschutz verpflichtet: den Leitsätzen für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Guiding Principles on Business and Human Rights) sowie den zehn Prinzipien des UN Global Compact, den wir bereits 2001 unterzeichnet haben. [Einkauf und Lieferantennetzwerk](#), [Compliance und Menschenrechte](#)

Die Anforderungen an Mindestschutzverfahren („Minimum Safeguards“) werden erfüllt.

### Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie

Für die Definition und Ermittlung der taxonomiespezifischen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben und deren Abgrenzung zu IFRS wird auf die Ausführungen im Glossar verwiesen. [↗ Glossar](#)

Für den Anteil der taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten am Gesamtumsatz sowie an den Investitions- und Betriebsausgaben wird jeweils ein aggregierter prozentualer Wert für die BMW Group ausgewiesen. Für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5 werden sämtliche taxonomiefähigen Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben unter Umweltziel I „Klimaschutz“ berichtet, da für Umweltziel II „Anpassung an den Klimawandel“ keine identifizierbaren und von Umweltziel I „Klimaschutz“ separierbaren Beiträge vorliegen. Auf diese Weise wird eine Doppelzählung des Umsatzes, der Investitions- und Betriebsausgaben bei der Ermittlung der Leistungsindikatoren im Zähler über mehrere Wirtschaftstätigkeiten hinweg vermieden.

Bei den Investitions- und Betriebsausgaben werden sämtliche taxonomiefähigen Ausgaben den beiden Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5 zugeordnet. Für die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 liegen keine separierbaren taxonomiefähigen Investitions- und Betriebsausgaben vor.

Überwiegend wurden Werte aus den Finanzdaten jeweils direkt den Wirtschaftstätigkeiten für alle drei Leistungsindikatoren zugeordnet, beispielsweise über die Antriebstechnologie oder das Fahrzeugmodell. Für die restlichen Umfänge wurde ein Allokationsmechanismus je Wirtschaftstätigkeit und je Leistungsindikator angewendet. Bei den taxonomiefähigen und -konformen Investitionsausgaben der Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 berechnet sich der Schlüssel aus den langfristigen taxonomiekonformen Umsätzen aus dem Fahrzeug- und Motorradgeschäft:

- Schlüssel Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3: Anteil (BEV + PHEV [ $<50 \text{ g CO}_2$ ]) x Umsatz des Segments Automobile (Periode 2024–2029)\*<sup>1</sup>

\* PHEV-Umfänge werden in der Schlüsselberechnung nur bis einschließlich Berichtsjahr 2025 berücksichtigt.

Der Schlüssel basiert auf der detaillierten langfristigen Unternehmensplanung für die kommenden sechs Jahre, die jährlich von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedet wird. Anwendung findet dieser Schlüssel auf Investitionsausgaben in das Sachanlagevermögen (inklusive Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen), in immaterielle Vermögenswerte sowie auf Investitionen in Forschung und Entwicklung für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. Bei den Betriebsausgaben wird der Schlüssel nur auf die nicht aktivierten Entwicklungskosten angewendet.

Bei den weiteren Betriebsausgaben (nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen, Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten) der Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 basiert der Schlüssel auf dem taxonomiekonformen Umsatz aus dem Fahrzeug- und Motorradgeschäft der Berichtsperiode.

Bei den taxomiefähigen und -konformen Investitionsausgaben der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 errechnet sich der Schlüssel aus dem taxonomiekonformen Finanzierungsvolumen für Neukunden des laufenden Geschäftsjahres:

— Schlüssel Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5:  $\text{DNSH-Anrechenbarkeitsfaktor} \times \text{BEV Anteil} \times \text{Finanzierungsvolumen neuer Kundenverträge (2023)}$

Er bezieht sich auf die Investitionsausgaben in vermietete Erzeugnisse.

### Verbesserung aller drei Leistungsindikatoren für das Berichtsjahr 2023

In den nachfolgenden Übersichtstabellen werden die Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben aus taxomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten der BMW Group zusammengefasst. Unabhängig von den Taxonomie-Vorgaben setzt sich die BMW Group intensiv und regelmäßig mit Risiken durch den Klimawandel sowie deren möglichen Auswirkungen auf ihre Standorte und Lieferketten auseinander. [↗ DNSH Anpassung an den Klimawandel](#), [↗ Klimarisiken TCFD](#)

### — BMW Group Sicht

Alle drei Leistungsindikatoren sind auf BMW Group Ebene gegenüber Vorjahr deutlich gewachsen und unterstreichen den Kurs der BMW Group für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie.

Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse der BMW Group betragen 23.690 Mio. € (2022: 15.705 Mio. €), was einem Anteil von rund 15% entspricht und zu einem Anstieg von 4 Prozentpunkten gegenüber Vorjahr geführt hat. Für die Investitionsausgaben liegt der taxonomiekonforme Anteil bei 26% (7.926 Mio. €). Dies bedeutet einen Anstieg um fast 5 Prozentpunkte gegenüber 2022. Die Höhe des Anteils der taxonomiekonformen Investitionsausgaben an den Gesamtinvestitionen der BMW Group wird maßgeblich durch die Zugänge bei den vermieteten Erzeugnissen beeinflusst. Folglich spiegelt die Betrachtung des Anteils der taxonomiekonformen Investitionsausgaben auf Ebene der BMW Group die umfangreichen Investitionen in nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten und Produkte nicht wider. Betriebsausgaben aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten belaufen sich auf 2.051 Mio. €, was über 31% der taxomiefähigen Betriebsausgaben darstellt (2022: 29%). [↗ Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#)

### — Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“

Der taxonomiekonforme Anteil der Umsatzerlöse aus dem Segment Automobile und Motorrad beträgt 15,0% (Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“) bezogen auf den Konzernumsatz (2022: 10,7%). Gemessen am Umsatz mit Dritten der beiden Segmente steigt der taxonomiekonforme Anteil auf 22,1% (2022: 15,7%). Somit konnten die Umsatzerlöse aus den Segmenten Automobile und Motorrad, die mit der Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3) verbunden sind, um rund 41% gesteigert werden. Im Vergleich zum Vorjahr werden die Umsatzerlöse aus dem Gebrauchtwagengeschäft im Segment Automobile unter der neuen Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 berichtet. Dies

bewirkt einen leicht dämpfenden Effekt auf den Anstieg der taxonomiekonformen Umsatzerlöse. [↗ Segmentinformationen](#)

Im Segment Automobile und Motorrad ist der taxonomiekonforme Anteil der Investitionsausgaben auf 22,7% angestiegen, nach 19,1% im Vorjahr. Betrachtet man hingegen nur die taxonomiekonformen Zugänge in das Sachanlagevermögen und in immaterielle Vermögenswerte bezogen auf die Zugänge im Segment Automobile und Motorrad, resultiert mit über 60% ein beträchtlich höherer Anteil an taxonomiekonformen Investitionsausgaben. Die segment-spezifischen Investitionen liegen somit rund 17 Prozentpunkte über Vorjahr. Getrieben wird dies durch erhöhte Investitionen in nachhaltige Produkte und die Werkeinfrastruktur im Rahmen der Elektrifizierung. Dies unterstreicht die umfangreichen Investitionen der BMW Group in nachhaltige Produkte und Technologien. [↗ Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#)

### — Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“

Die taxonomiekonformen Anteile für die drei Leistungsindikatoren bewegen sich auf einem niedrigen einstelligen Niveau für das Segment Finanzdienstleistungen. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass im Finanzierungs- und Leasinggeschäft der Hochlauf der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte erst zeitversetzt spürbar wird. Ein weiterer Grund sind die unterschiedlichen und strengeren DNSH-Anforderungen für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5, insbesondere hinsichtlich Umweltziel V „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“, die zum Ausschluss fast aller PHEV und zu einer signifikanten Einschränkung der Anrechnung von BEV führen (im Detail siehe Abschnitt [↗ Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen](#)). In der Berichterstattung zur Taxonomiekonformität unberücksichtigt bleiben bei der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 Umfänge von Fremdmarken im Fahrzeugportfolio. Aufgrund mangelnder Datenverfügbarkeit bezüglich der Reifenkategorien oder WLTP-Emissionswerte der Fremdfabrikate ist eine vollumfängliche Überprüfung der Einhaltung der DNSH-Kriterien nicht möglich. [↗](#)

[[ Zudem werden im Vergleich zum Vorjahr die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Leasingrückläufern unter der neuen Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 berichtet. Im Detail weist das Segment Finanzdienstleistungen absolut einen Umsatzrückgang für 2023 aus. Dieser ist bedingt durch die Re-Allokation von Umsatzerlösbestandteilen in die neue Wirtschaftsaktivität CE 5.4. Der taxonomiekonforme Anteil der Investitionsausgaben im Segment Finanzdienstleistungen ist im Vergleich zum Vorjahr um über 50% auf 3,3% angestiegen (1.018 Mio. €). Bezogen auf die Gesamtinvestitionen im Segment Finanzdienstleistungen ist der taxonomiekonforme Anteil um deutlich über 40% auf 5,4%

angewachsen. [Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#)

#### — Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 „Verkauf von Gebrauchtwagen“

Gemäß Delegierter Verordnung 2023/2486 wird für die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 nur der taxonomiefähige Anteil der Umsatzerlöse berichtet. Die Wirtschaftstätigkeit umfasst die Umsatzerlöse aus dem Gebrauchtwagenhandel im Segment Automobile sowie Umsatzerlöse aus dem Verkauf gebrauchter PKW nach der bestimmungsgemäßen Nutzung durch Kunden im Segment Finanzdienstleistungen. Nicht

von der Tätigkeitsbeschreibung umfasst sind Umsatzerlöse aus dem Verkauf gebrauchter Motorräder. Der taxonomiefähige Anteil an den Gesamtumsatzerlösen beträgt für das Berichtsjahr 2023 rund 12%.

Nachdem die Übersichtstabellen aus der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 kein detailliertes Bild für das Geschäftsmodell der BMW Group je Wirtschaftstätigkeit liefern, finden sich in der folgenden Tabelle Detailinformationen zu den drei Leistungsindikatoren bezüglich Taxonomiekonformität jeweils separat für die beiden Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5 dargestellt.]]

### [[ Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit

	2023 in Mio. €	2023 in Mio. €	2023 in %	2022 in %
<b>Umsatzerlöse<sup>1</sup></b>	<b>nach Tätigkeit</b>	<b>davon taxonomiekonform</b>	<b>Anteil</b>	<b>Anteil</b>
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3)	105.573	23.340	22,1	15,7 <sup>4</sup>
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (CCM 6.5)	18.465	350	1,9	1,4 <sup>4</sup>
Verkauf von Gebrauchtwagen (CE 5.4)	18.799	n/a	n/a	n/a
Nicht taxonomiefähige Umsatzerlöse	12.661	n/a	n/a	n/a
<b>Umsatzerlöse BMW Group</b>	<b>155.498</b>	<b>23.690</b>	<b>15,2</b>	<b>11,0</b>
<b>Investitionsausgaben<sup>2</sup></b>	<b>nach Tätigkeit</b>	<b>davon taxonomiekonform</b>	<b>Anteil</b>	<b>Anteil</b>
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3)	11.431	6.908	60,4	43,2 <sup>4</sup>
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (CCM 6.5)	18.942	1.018	5,4	3,7 <sup>4</sup>
Nicht taxonomiefähige Investitionsausgaben	76	n/a	n/a	n/a
<b>Investitionsausgaben BMW Group</b>	<b>30.449</b>	<b>7.926</b>	<b>26,0</b>	<b>21,2</b>
<b>Betriebsausgaben</b>	<b>nach Tätigkeit</b>	<b>davon taxonomiekonform</b>	<b>Anteil</b>	<b>Anteil</b>
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3)	6.373	2.051	32,2	29,6
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (CCM 6.5)	261	11	4,2	2,5
<b>Betriebsausgaben BMW Group<sup>3</sup></b>	<b>6.634</b>	<b>2.062</b>	<b>31,1</b>	<b>28,6</b> ]]

<sup>1</sup> Taxonomiekonformer Anteil berechnet mit Nenner als Umsatz mit Dritten aus taxonomiefähigen Werten der jeweiligen Wirtschaftstätigkeit.

<sup>2</sup> Taxonomiekonformer Anteil berechnet mit Nenner als taxonomiefähiger Wert der jeweiligen Wirtschaftstätigkeit. Details zu den Investitionsausgaben der BMW Group siehe Konzernanhang [Textziffer \[20\]](#).

<sup>3</sup> Umfasst nur die in der EU-Taxonomie definierten Betriebsausgaben.

<sup>4</sup> Angepasste Vorjahreswerte aufgrund Änderung Berechnungsgrundlage.

## [[ Hintergrundinformationen für die Leistungsindikatoren bezogen auf taxonomiekonforme Tätigkeiten

in Mio. €	2023	2022
<b>Umsatzerlöse</b>		
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen sowie Erlöse aus Serviceverträgen	23.340	15.264
Erlöse aus dem Finanzierungsgeschäft	350	441
<b>Gesamtsumme</b>	<b>23.690</b>	<b>15.705</b>
<b>Investitionsausgaben</b>		
Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3		
Sachanlagen <sup>1</sup>	5.391	3.554
Entwicklungskosten	1.516	1.042
Vermietete Erzeugnisse	-	-
<b>Summe</b>	<b>6.908</b>	<b>4.596</b>
Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5		
Sachanlagen <sup>1</sup>	1	1
Entwicklungskosten	-	-
Vermietete Erzeugnisse	1.018	503
<b>Summe</b>	<b>1.018</b>	<b>504</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>7.926</b>	<b>5.100</b>
<b>Betriebsausgaben</b>		
Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3		
Nicht aktivierte Entwicklungskosten <sup>2</sup>	1.843	1.485
Nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen	17	14
Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten	191	156
<b>Summe</b>	<b>2.051</b>	<b>1.655</b>
Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5		
Nicht aktivierte Entwicklungskosten <sup>2</sup>	9	3
Nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen	-	-
Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten	2	3
<b>Summe</b>	<b>11</b>	<b>6</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>2.062</b>	<b>1.661</b> ]]

[[ In den Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 sind geringe Beträge taxonomiekonformer Tätigkeiten aus dem Dienstfahrzeugprogramm der BMW Group enthalten. In der Regel werden solche Dienstfahrzeuge nach einer kurzen Phase des Eigenbedarfs innerhalb von zwölf Monaten dem externen Vertrieb der BMW Group überführt. ]]

<sup>1</sup> Inklusive immaterieller Vermögenswerte und Nutzungsrechte aus Leasingnehmerverhältnissen.

<sup>2</sup> Inklusive Spotlight Automotive Ltd..

### [[ CapEx-Plan für Umweltziel I „Klimaschutz“

Für Investitions- und Betriebsausgaben, die zu einer Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten führen oder die Umwandlung taxoniefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten ermöglichen, muss ein CapEx-Plan aufgestellt werden. Er wurde vom Vorstand der BMW AG verabschiedet und umfasst eine Siebenjahresperiode (2023–2029). Der CapEx-Plan enthält die Investitions- und Betriebsausgaben für das Berichtsjahr sowie die geplanten Investitionsausgaben und Betriebsausgaben (nur nicht aktivierte Entwicklungskosten) für die Periode 2023–2029 für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5. Der gewählte Zukunftszeitraum entspricht der detaillierten langfristigen Unternehmensplanung der BMW Group und

enthält verschiedene Investitionsmaßnahmen mit unterschiedlicher Umsetzungsdauer (z. B. Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, Modellüberarbeitungen, Strukturinvestitionen in Produktionsstandorte). Der CapEx-Plan weist 68.473 Mio. € für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 und 24.847 Mio. € für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 aus. Der Anstieg der taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben im Vergleich zum Vorjahresplan lässt sich vor allem auf die erwartete schnellere Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios in den Segmenten Automobile und Motorräder und zeitversetzt im Finanzierungs- und Leasinggeschäft sowie auf generell höhere Investitions- und Betriebsausgaben im Zusammenhang mit der Elektrifizierung bis zum Ende der Dekade zurückführen.]]

### [[ CapEx-Plan zur Ausweitung von bzw. Umwandlung in taxonomiekonforme(n) Wirtschaftstätigkeiten

in Mio. €	Code(s)	2023	2022
		2023-2029	2022-2028
<b>Wirtschaftstätigkeiten</b>			
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	68.473	55.989
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	24.847	16.520
<b>Gesamtsumme</b>		<b>93.320</b>	<b>72.509</b> ]]

## Umsatzerlöse

Geschäftsjahr 2023	2023		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)							2022		
	Code(s) <sup>1</sup>	Umsatz	Umsatzanteil <sup>3</sup>	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
Wirtschaftstätigkeiten	in Mio. €	in %	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	in %	E	T
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																			
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	23.340	15,0	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	10,7	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	350	0,2	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,3		T
<b>Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>23.690</b>	<b>15,2</b>	<b>15,2%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>11,0</b>		
<b>davon ermöglichende Tätigkeiten</b>		<b>23.340</b>	<b>15,0</b>	<b>15,0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>11,0</b>	<b>E</b>	
<b>davon Übergangstätigkeiten</b>		<b>19</b>	<b>0,0</b>	<b>0%</b>						<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>0,0</b>		<b>T</b>
<b>A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	82.233	52,9	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								57,5		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	18.115	11,6	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								22,9		
Verkauf von Gebrauchsgütern <sup>2</sup>	CE 5.4	18.799	12,1	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								n/a		
<b>Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>119.147</b>	<b>76,6</b>														<b>80,3</b>		
<b>A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)</b>		<b>142.837</b>	<b>91,9</b>														<b>91,3</b>		
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten</b>		<b>12.661</b>	<b>8,1</b>																
<b>Gesamt</b>		<b>155.498</b>	<b>100,0</b>																

<sup>1</sup> Mit Bezug auf Anhang II der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 27. Juni 2023 (EU 2023/2486).

<sup>2</sup> Für die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 wird gemäß Artikel 5 der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 27. Juni 2023 (EU 2023/2486) nur die Taxonomiefähigkeit berichtet.

<sup>3</sup> Taxonomiekonformer Anteil des Umsatzes je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 22,1% für CCM 3.3 und 1,9% für CCM 6.5, siehe Tabelle [Freiwillige zusätzliche Informationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#).

## Investitionsausgaben

Geschäftsjahr 2023	2023		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)							2022		
	Code(s) <sup>1</sup>	CapEx	CapEx-Anteil <sup>2</sup>	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) CapEx	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
Wirtschaftstätigkeiten	in Mio. €	in %	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	in %	E	T
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																			
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	6.908	22,7	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	19,1	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	1.018	3,3	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	2,1		T
<b>CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>7.926</b>	<b>26,0</b>	<b>26,0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>21,2</b>		
<b>davon ermöglichende Tätigkeiten</b>		<b>6.908</b>	<b>22,7</b>	<b>22,7%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>19,1</b>	<b>E</b>	
<b>davon Übergangstätigkeiten</b>		<b>168</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6%</b>						<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>0,0</b>		<b>T</b>
<b>A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	4.524	14,9	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								25,0		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	17.924	58,9	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								53,7		
<b>CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>22.448</b>	<b>73,7</b>														<b>78,7</b>		
<b>A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)</b>		<b>30.374</b>	<b>99,8</b>														<b>99,9</b>		
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten</b>		<b>76</b>	<b>0,2</b>																
<b>Gesamt</b>		<b>30.449</b>	<b>100,0</b>																

<sup>1</sup> Mit Bezug auf Anhang II der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 27. Juni 2023 (EU 2023/2486).

<sup>2</sup> Taxonomiekonformer Anteil der Investitionsausgaben je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 60,4% für CCM 3.3 und 5,4% für CCM 6.5, siehe Tabelle [Freiwillige zusätzliche Informationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#).



## Betriebsausgaben

Geschäftsjahr 2023	2023		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)							2022		
	Code(s) <sup>1</sup>	OpEx	OpEx-Anteil <sup>2</sup>	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
Wirtschaftstätigkeiten	in Mio. €	in %	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	in %	E	T
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																			
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	2.051	30,9	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	28,5	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	11	0,2	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,1		T
<b>OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)</b>		<b>2.062</b>	<b>31,1</b>	<b>31,1%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>28,6</b>		
<b>davon ermöglichende Tätigkeiten</b>		<b>2.051</b>	<b>30,9</b>	<b>30,9%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>28,5</b>	<b>E</b>	
<b>davon Übergangstätigkeiten</b>		<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0%</b>						<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>J</b>	<b>0,0</b>		<b>T</b>
<b>A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	4.322	65,1	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								67,6		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	250	3,8	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								3,9		
<b>OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)</b>		<b>4.572</b>	<b>68,9</b>														<b>71,4</b>		
<b>A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)</b>		<b>6.634</b>	<b>100,0</b>														<b>100,0</b>		
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten</b>		<b>0</b>	<b>0,0</b>																
<b>Gesamt</b>		<b>6.634</b>	<b>100,0</b>																

<sup>1</sup> Mit Bezug auf Anhang II der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 27. Juni 2023 (EU 2023/2486).

<sup>2</sup> Taxonomiekonformer Anteil der Betriebsausgaben je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 32,2% für CCM 3.3 und 4,2% für CCM 6.5; siehe Tabelle [Freiwillige zusätzliche Informationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#).

---

**PRODUKTE**


---

 90 Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung
 

---

 95 Produktqualität und -sicherheit
 

---

 97 CO<sub>2</sub>-Emissionen
 

---

 100 Elektromobilität
 

---

# PRODUKTE

## INNOVATION, DIGITALISIERUNG UND KUNDENORIENTIERUNG

Bei der Entwicklung von Innovationen legt die BMW Group großen Wert auf eine konsequente Kundenorientierung und den Einsatz von digitalen Lösungen. Durch Innovationen werden Prozesse optimiert, Produkte verbessert und neue Technologien eingeführt.

Immer einen Schritt voraus zu sein und dabei die Zukunft fest im Blick: Das ist ein maßgeblicher Teil unserer Unternehmensphilosophie und zugleich Ausdruck der hohen Innovationsleistung des Unternehmens. Die BMW Group arbeitet unablässig daran, bereits heute zukunftsweisende Lösungen anzubieten, die Kundinnen und Kunden den Alltag erleichtern. So erreicht zum Beispiel der neue BMW 5er mit völlig neuen Assistenzsystemen ein neues Niveau bei der digitalen Vernetzung. Und mit dem BMW VISION Neue Klasse geben wir einen ersten Ausblick auf die künftige Produktgeneration.

### BMW VISION Neue Klasse

Die BMW Group zeigt mit dem BMW VISION Neue Klasse, wie die nächste Generation von Fahrzeugen der Kernmarke BMW aussehen wird. Das Visionsfahrzeug, das auf der Internationalen Automobil-Ausstellung IAA Mobility 2023 in München erstmals öffentlich gezeigt wurde, hat eine klare, auf das Wesentliche reduzierte Formensprache mit großzügigen Flächen und wenigen markanten Linien. Charakteristische Merkmale wie die BMW Niere und der Hofmeisterknick der Seitenfenstergrafik rücken dadurch stärker in den Fokus. So strahlt das Design mehr BMW aus denn je. [1\]](#)



Im Innenraum sorgt die nächste Generation des BMW iDrive für ein einzigartiges digitales Nutzererlebnis: Analoge Bedienelemente sind im BMW VISION Neue Klasse auf ein Minimum reduziert. Die Interaktion zwischen Mensch und Automobil erfolgt über das BMW Panoramic Vision, Central Display und Multifunktionstasten am Lenkrad. Ergänzt wird das Nutzererlebnis von der bewährten Sprachsteuerung mit dem BMW Intelligent Personal Assistant. Damit bietet die nächste Generation des BMW iDrive eine moderne Interpretation der markentypischen Fahrerorientierung. Ähnlich wie einst mit dem BMW iDrive Controller auf der Mittelkonsole oder dem BMW Head-Up Display setzt die Marke mit dem in der NEUEN KLASSE erstmals verfügbaren BMW Panoramic Vision neue Maßstäbe. Es projiziert Informationen in einer ideal auf die Sichtachse des Fahrers abgestimmten Höhe und erstmals über die gesamte Breite der Windschutzscheibe. Diese Innovation wird das weiterentwickelte BMW Head-Up Display in den Serienmodellen der NEUEN KLASSE ergänzen.

Zudem zeichnet sich der BMW VISION Neue Klasse durch den verstärkten Einsatz von Sekundärrohstoffen, eine ressourcenschonende Produktion und einen vollelektrischen Antrieb mit BMW eDrive Technologie der sechsten Generation aus.

Der BMW VISION Neue Klasse repräsentiert die ganze Vielfalt an Technologie-Innovationen, mit denen die BMW Group ihre Zukunftsfähigkeit unterstreicht. Er steht für den Aufbruch in eine neue Ära der individuellen Mobilität: elektrisch, digital und zirkulär.

### Digitalisierung steht für Innovation und Kundenorientierung

Digitalisierung ist ein Schlüsselement, um das Fahrzeug für Kundinnen und Kunden auch nach der Übernahme des Neufahrzeugs stets auf dem neuesten Stand zu halten. Seit Einführung des Operating System 7 im Jahr 2018 ist ein Remote Software Upgrade<sup>1</sup> – das heißt eine Softwareaktualisierung des Fahrzeugs aus der Entfernung – für BMW Fahrzeuge möglich. Auch unabhängig von Remote Software Upgrades werden immer wieder neue Funktionen und Features freigeschaltet. Ende 2023 waren weltweit bereits über 6 Millionen BMW Fahrzeuge vollständig updatefähig. Dies bedeutet, dass die Fahrzeuge Updates in allen Bereichen wie Infotainment, Antrieb,

Fahrerassistenz, Komfort und Sicherheit erhalten können. Aktuell kann die BMW Group über 30 Derivate aller Antriebsvarianten over the air aktualisieren.

Zudem können mit den BMW ConnectedDrive Upgrades auch nach dem Fahrzeugkauf weitere Funktionen erworben oder für einen bestimmten Zeitraum gebucht werden.

### Fahrzeug als digitales Erlebnis

Fahrzeuge der BMW Group der neuesten Generation bieten ihren Kundinnen und Kunden ein Höchstmaß an Interaktion, Infotainment und Vernetzung an. Dank neuester On- und Offboard-Technologien wie 5G-Konnektivität und Cloud Services ist das Fahrzeug integraler Bestandteil der digitalen Ökosysteme seiner Nutzer. Die umfassende Konnektivität ermöglicht digitale Angebote und Funktionen, von einer intelligenten und lernenden Navigation über In-Car Gaming bis hin zu Video-Streaming. Das Fahrzeug wird somit zu einem weiteren Lebensraum seiner Kundinnen und Kunden, einem „next living space“.

Mit dem 2023 weiterentwickelten BMW iDrive und dem Schnellzugriff „QuickSelect“ hält eine verbesserte, an Geräten aus dem Consumer-Electronics-Bereich orientierte Menüstruktur Einzug in das System. Mit den richtigen Informationen am richtigen Ort unterstützt das neue BMW iDrive das konzentrierte und souveräne Fahrerlebnis. Basis der neuesten BMW iDrive Generation sind das BMW Operating System 8.5 und BMW Operating System 9.<sup>2</sup>

Auch die neuesten MINI Fahrzeuge der „New MINI Family“ setzen auf diese Technologiebausteine und bieten mit dem MINI Operating System 9 ihren Kundinnen und Kunden ein MINI typisches digitales und unverwechselbares Nutzererlebnis. Im Mittelpunkt hier steht das ikonische, runde OLED-Display.

### Softwarekompetenz bei der BMW Group

Die BMW Group ist bereits vor über 20 Jahren mit der Gründung der BMW Car IT in die eigene Softwareentwicklung gestartet. Seitdem hat das Unternehmen den Ausbau der Entwicklerteams in einem globalen Netzwerk vorangetrieben. Angefangen mit dem Standort in Ulm wurde die Softwarekompetenz durch die

Joint Ventures Critical TechWorks in Portugal und BA TechWorks in China gestärkt.

### Digitale Vernetzung und Automatisierung

Automatisierte Funktionen und digital vernetzte Fahrzeuge können Emissionen reduzieren, Unfallrisiken senken und Staus verringern. Daher treibt die BMW Group das Thema mit Schwerpunkt auf Komfort und Sicherheit weiter voran.

Um die Sicherheit automatisierter Systeme zu gewährleisten, unterstützt die BMW Group die Entwicklung branchenweiter ISO-Standards für teil-, hoch und voll automatisierte Fahrfunktionen. Aus den Arbeiten zur Klassifizierung von den Normenarbeiten zu SAE<sup>3</sup> Level-3- und Level-4-Funktionen ist ein ISO Technical Report entstanden, der im Jahr 2024 als ISO Technical Specification veröffentlicht werden soll. Des Weiteren wurde 2023 ein ISO PAS Standard veröffentlicht, der die Einführung von Level-2-Systemen mit neuartiger Fahrereinbindung unterstützt. Die Dokumente legen einheitliche technische Standards für sicheres assistiertes und automatisiertes Fahren fest.<sup>4</sup>



<sup>1</sup> Die Verfügbarkeit und die Inhalte von Remote Software Upgrades sind abhängig von Land, Modell, Ausstattung und verbauter Softwareversion.

<sup>2</sup> Der Einsatz von OS8.5 und OS9 ist abhängig von der Fahrzeugklasse und dem Produktionszeitraum.

<sup>3</sup> SAE-Level kategorisieren den Grad der Automatisierung vom manuellen hin zum autonomen Fahren in 5 Stufen.

<sup>4</sup> <sup>2</sup> Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Anfragen.

## BMW Autobahnassistent und aktiver Spurwechsel

In der neuen BMW 5er Limousine können Kundinnen und Kunden erstmals den BMW Autobahnassistenten und den aktiven Spurwechselassistenten nutzen. Der BMW Autobahnassistent ermöglicht es, bei längeren Strecken während der Fahrt die Hände vom Lenkrad zu nehmen und in einer komfortablen Position abzulegen. Zudem wird die Funktion um eine Neuheit ergänzt: den aktiven Spurwechselassistenten mit Blick-Bestätigung. Damit kann das Fahrzeug ohne Lenkeingriff des Fahrers die Spur automatisch wechseln. Dafür braucht es nur eine Blick-Bestätigung in die Außenspiegel. Die technologischen Voraussetzungen dafür schaffen unter anderem eine präzise Sensorik, eine leistungsstarke Rechenplattform und die Anbindung an die BMW Cloud.

Die Hände vom Lenkrad nehmen und die Aufmerksamkeit vorübergehend vom Verkehrsgeschehen abwenden – das ist hoch automatisiertes Fahren auf Level 3 und ab März 2024 in Modellen der neuen BMW 7er Reihe erlebbar. BMW Personal Pilot L3 heißt die neue Funktion, die Kunden in definierten Verkehrssituationen von der Fahraufgabe entbindet und für diese Geschwindigkeit, Abstand und Spurführung regelt. Das innovative System ermöglicht Fahrerinnen und Fahrern, auf Autobahnen mit baulich voneinander getrennten Richtungsfahrbahnen und bei Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h sich mit Nebentätigkeiten zu beschäftigen (beispielsweise Nachrichten zu schreiben oder Video-streaming anzuschauen). ]]



Im Berichtsjahr hat die BMW Group mit dem Future Mobility Development Center im tschechischen Sokolov ein neues Testgelände eröffnet. Auf 600 Hektar testen wir dort automatisierte Fahr- und Parkfunktionen bis hin zum voll automatisierten Fahren (Level 4). Mithilfe virtueller Simulationen und realer Erprobung werden dabei alle Fahrsituationen abgedeckt, ob in der Stadt, auf dem Land, auf der Autobahn oder beim Parken. Damit schaffen wir die Grundlage, unseren hohen Ansprüchen an die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden beim automatisierten Fahren gerecht zu werden. Darüber hinaus betreiben wir Forschungseinrichtungen in München und wirkten dort in Zusammenarbeit mit der Stadt am Forschungsprojekt [TEMPUS\\*](#) mit. Zwischen 2021 und 2023 sammelten wir dabei praxisnahe Erfahrungen über verschiedenste Anwendungsfälle rund um automatisierte Fahrfunktionen und innovative Mobilitätsleistungen im urbanen Raum. Weitere Forschungseinrichtungen der BMW Group befinden sich in China und in den USA. Damit beziehen wir die beiden größten Märkte hinsichtlich verkehrsbezogener sowie verkehrsrechtlicher Besonderheiten von Anfang an mit ein.

Der neue BMW 5er setzt neue Standards für digitale Vernetzung und Automatisierung. Das Fahrzeug verfügt unter anderem über einen optional erhältlichen Autobahnassistenten, der dauerhaft die Abstandsregelung und Lenkaufgaben übernimmt und erstmals einen aktiven Spurwechsel nach Blick-Bestätigung ausführt.

Der neue BMW 7er wird nach kürzlich erfolgter Zulassung durch das Kraftfahrt-Bundesamt erstmals über Level-3-Funktionen verfügen. Die Option wird ab März 2024 verfügbar sein. Damit sind wir einer der führenden Automobilhersteller für hoch automatisiertes Fahren.

## Zukunftsfeld Antriebstechnologien

Bei der Entwicklung von Antriebstechnologien orientiert sich die BMW Group an den Bedürfnissen ihrer Kundinnen und Kunden weltweit. Dazu entwickeln wir bestehende Antriebstechnologien im Sinne von Effizienz, CO<sub>2</sub>-Einsparung und Ressourcenschonung permanent weiter. Zugleich forscht die BMW Group an neuen Antriebstechnologien mit dem Ziel, sie zur Serienreife zu bringen.

## Neue Generation von Batteriezellen

Leistungsstarke, innovative und nachhaltig produzierte Batteriezellen sind der zentrale Erfolgsfaktor für die individuelle Elektromobilität. Mit den Modellen der NEUEN KLASSE setzt die BMW Group ab 2025 erstmals neu entwickelte, runde Batteriezellen ein, die optimal auf die neue Architektur abgestimmt sind. Mit der sechsten Generation unserer Lithium-Ionen-Zellen steht ein enormer Technologiesprung im Vergleich zur Vorgängergeneration bevor: Die Energiedichte wird um mehr als 20% erhöht, die Ladegeschwindigkeit um bis zu 30% gesteigert und die Reichweite um rund 30% verbessert. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Zellproduktion werden dabei um bis zu 60% verringert.

## Elektrifizierte Fahrzeuge als Teil des Energiesystems

Die BMW Group betreibt eigene Forschungs- und Entwicklungsarbeit mit dem Ziel, elektrifizierte Fahrzeuge in das Stromsystem zu integrieren. Im Mittelpunkt stehen Technologien wie etwa Smart Charging, ein zentraler Baustein der Dienstleistung [BMW ChargeForward](#). Der Service ermöglicht Kundinnen und Kunden, ihr Ladeverhalten mit der Netzauslastung und der Nutzung erneuerbarer Energien zu synchronisieren. Seit November 2023 steht er allen Fahrerinnen und Fahrern von elektrifizierten Fahrzeugen in den USA zur Verfügung. Ein weiteres Projekt zur Sektorenkopplung, das sogenannte [Bidirektionale Lademanagement \(BDL\)](#), ist Ende 2022 erfolgreich abgeschlossen worden. Über drei Jahre testete die BMW Group gemeinsam mit Netzbetreibern und Universitäten, wie Elektrofahrzeuge zu mobilen Energiespeichern und damit zu einem Teil des Energiesystems werden können. Die Projektergebnisse unterstreichen das große Potenzial des bidirektionalen Ladens und flossen 2023 in ein erstes Kundenangebot ein, das Connected Home Charging. Dabei handelt es sich um eine strategische Kooperation mit dem Netzbetreiber E.ON, die den Aufbau eines europaweiten Ökosystems für intelligentes Laden zu Hause zum Ziel hat. Kundinnen und Kunden können so ihr elektrifiziertes BMW oder MINI Fahrzeug mit ihrem Smart Home und dem Energiesystem vernetzen. Das Angebot ist in einer ersten Ausbaustufe seit Mitte der zweiten Jahreshälfte 2023 in mehreren Ländern Europas verfügbar. In den kommenden Jahren soll es ausgebaut und um zusätzliche Umfänge erweitert werden, um schließlich auch bidirektionales Laden zu ermöglichen. ]]

\* Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr.

## Virtualisierung

Die Virtualisierung von Produkten, Prozessen und Interaktionsräumen ist für die BMW Group ein Katalysator der Digitalisierung, da die Kombination sich schnell entwickelnder Technologien wie Web 3.0, künstliche Intelligenz, X-Reality (Virtual Reality, Augmented Reality, Mixed Reality) und Spatial Computing in allen Bereichen der Wertschöpfungskette Vorteile generiert. Unsere holistischen Aktivitäten umfassen die drei folgenden Säulen und unterstreichen den Innovationsanspruch der BMW Group:

- Corporate. Virtualisierung interner Prozesse, Methoden und Produkte mit echtzeitfähiger und ortsunabhängiger Kollaboration.

Beispielsweise können im Rahmen der iFactory Planer mit Einsatz von Virtual Reality Gebäude, Anlagen, Logistik und Montage neuer Fertigungsbereiche virtuell beurteilen und Abläufe in 3-D erproben, bereits vor dem ersten Spatenstich.

- Commercial. Interaktion mit sowohl neuen als auch bestehenden, Tech-affinen Zielgruppen in virtuellen Räumen beziehungsweise virtuellen Welten.

Das Engagement auf digitalen Plattformen ermöglicht die erlebnisorientierte Interaktion mit jungen Zielgruppen (Gen Z) in deren digitalem Ökosystem, um das Markenimage zu stärken und eine langfristige Kundenbindung zu entwickeln. In eigenen virtuellen Welten wie dem BMW Motorrad MetaRide können neue Produkte in einer neuen Art und Weise erlebbar gemacht werden und entlang der gesamten Customer Journey unterstützen.

- In-Car-Erlebnisse. Erhöhung der Erlebnisqualität mit Fokus auf Infotainment, Produktivität und Gaming.

Mit dem M Mixed-Reality-Ansatz hat beispielsweise ein Team von Ingenieuren der BMW M GmbH ein immersives Fahrerlebnis für den BMW M2 und M4 entwickelt, das nun erstmals auch den Kundinnen und Kunden der Driving Experience zur Verfügung gestellt wird. Über eine VR-Brille tauchen Fahrer in eine virtuelle Welt ein, während sie das reale Fahrzeug fahren. Darüber hinaus hat die BMW Group mit dem Launch von Air Console, also Casual Gaming, in einer Vielzahl aktueller BMW und MINI Modelle eine weitere Annäherung an die Gaming-Szene erreicht.

## Künstliche Intelligenz

In den vergangenen Jahren wurde künstliche Intelligenz (KI) immer weiter entwickelt und führt im gesamten Unternehmen immer umfassendere Aufgaben aus. GPTs (= Generative Pretrained Transformers) unterstützen und beschleunigen operative Prozesse, auch bei kreativen Arbeiten. Damit verbunden sind erhebliche Potenziale dafür, wie wir (zusammen)arbeiten, entwickeln, Wissen teilen, mit unseren Kundinnen und Kunden interagieren und wie das zukünftige Erlebnis in unseren Fahrzeugen gestaltet sein wird.

Die Entwicklung von Generativer KI steht noch am Anfang, die Industrialisierung hat gerade erst begonnen. Wir setzen erste Werkzeuge auf Basis der Technologie heute bereits ein oder untersuchen deren Potenzial konkreter Anwendungen, wie beispielsweise

- bilderzeugende KI zur durchgängigen Unterstützung unserer Design- und Fahrzeugkonstruktionsprozesse
- Large-Language-Modelle, wie sie auch ChatGPT zugrunde liegen, für Sprachanwendungen im Fahrzeug
- Textgenerierungs- und Bildgenerierungsanwendungen sowie Wissensmanagement basierend auf Large-Language-Modellen zur Exploration für alle Mitarbeitenden
- Anwendung generativer KI in verschiedenen Prozessen bei der BMW Group, wie

- Markt- und Vertriebskommunikation, bspw. generierte Marketingtexte
- Wissensmanagement zur Kundeninteraktion im Call-center
- Wissensmanagement oder Vergleich von Angeboten im Einkauf
- Prüfung und Vergleich von Fahrzeugspezifikationen
- Coding-Unterstützung für IT- und Fahrzeugentwicklung

## Zukunft der Mobilität gestalten

Die BMW Group engagiert sich in zahlreichen Forschungs- und Umsetzungsprojekten für neue Mobilitätskonzepte. Im Mittelpunkt stehen [Pilotprojekte](#) für mehr Lebensqualität und eine nachhaltigere Fortbewegung in Städten. In München sind wir Mitinitiator der neuen [Allianz Mobile Zukunft München](#). Gemeinsam mit Politik, der Technischen Universität München sowie dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund soll eine Strategie für nachhaltige Mobilität im Großraum München entstehen. Konkret geht es unter anderem darum, den Straßenraum effizienter zu nutzen, Freiräume für lebenswerte urbane Räume zu schaffen, neue Mobilitätslösungen zu etablieren oder das Parkraummanagement voranzutreiben.

In Rotterdam arbeiten wir zusammen mit der Stadt, der Erasmus Universität und weiteren Partnern vor Ort an Pilotprojekten unter anderem zur besseren Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel (Intermodalität), zu visionären urbanen Fahrzeugkonzepten sowie zur effizienteren Nutzung der Ladeinfrastruktur. Im Berichtsjahr hat die BMW Group gemeinsam mit der Stadt Rotterdam zudem einen [Stakeholderdialog](#) durchgeführt. Über 100 Teilnehmende aus Stadtverwaltungen, Wissenschaft, Industrie und Start-ups in Europa, den USA und China diskutierten dabei über die urbane Mobilität der Zukunft. Die Erkenntnisse fließen nun in weitere Projekte ein.]]

## [[ Inspiration und Innovationskultur

Gute Ideen entstehen oft dann, wenn unterschiedliche Partner zusammenarbeiten. Nach diesem Verständnis setzen wir auf Kooperationen, in denen die BMW Group ihre Stärken mit denjenigen etablierter Partner und von Innovationstreibern wie Start-ups ergänzen. So entwickeln wir unsere Innovationskraft weiter. Das globale Netzwerk der BMW Group Technology Offices leistet ebenfalls einen essenziellen Beitrag zur Innovationsführerschaft.

Sie sind weltweit und strategisch mit einem Fokus auf die großen Technologie- und Innovations-Hotspots positioniert. In Pilotprojekten wird das Potenzial neuer Technologien ausgelotet und in die zentralen Bereiche transferiert. Von der Produktion über Smart City Solutions bis hin zur Mobilität der Zukunft setzen sich die Technology Offices mit Innovationen für alle Geschäftsbereiche auseinander.

Der globale Austausch mit Start-ups ist für uns ein wichtiges Mittel, um Impulse zu gewinnen. Dieser beruht auf drei Säulen: Mit [BMW i Ventures](#) investieren wir in Technologie-Start-ups. Die von der Marke MINI initiierte Start-up [Plattform URBAN-X](#) setzt seinen Schwerpunkt auf das Leben in der Stadt. Die [BMW Startup Garage](#) ist die Venture-Client-Einheit der BMW Group und sucht nach Innovationen, die einen wesentlichen Nutzen für Produkte, Services, Systeme und Prozesse darstellen. Ziel des Programms ist die Evaluierung und Befähigung von Start-ups als Lieferanten und Partner.

Durch die Trendforschung der Technology Offices kann die BMW Group Erwartungen zu den technologischen Entwicklungen von morgen ableiten. Die Ergebnisse werden im [Trend Radar](#) öffentlich zur Verfügung gestellt. Wissenschaftliche Institutionen, Start-ups, aber auch potenzielle Partner können sie nutzen.

Das BMW Group Technology Office USA war bei seiner Eröffnung im Silicon Valley im Jahr 1998 die erste Forschungs- und Entwicklungseinrichtung der BMW Group außerhalb Münchens. Das ursprünglich in Palo Alto ansässige Tech Office zog 2011 an seinen heutigen Standort nach Mountain View um. Heute ist das Team in Mountain View Teil eines globalen Netzwerks von BMW Tech Offices, die an wichtigen Technologie-Hotspots auf der ganzen Welt strategisch angesiedelt sind. Sie alle spielen

eine entscheidende Rolle für den Open-Innovation-Ansatz des Unternehmens. Neben den Standorten im Silicon Valley und in München gehören auch Seoul, Shanghai, Tel Aviv und Tokio dazu.

### Weltweite Kooperationen und Partnerschaften

Um Erfolg langfristig zu sichern, geht die BMW Group gezielt Kooperationen und Partnerschaften mit Unternehmen aus verschiedenen Branchen ein. Nachfolgend sind einige der größten Kooperationen und Beteiligungen aufgeführt.

Zwischen der BMW Group und Qualcomm Technologies besteht seit 2022 eine Kooperation für die Entwicklung von Lösungen für das automatisierte Fahren der nächsten Generation. Dabei geht es um Technologien, die von Lösungen nach dem New Car Assessment Programme (NCAP) über fortschrittliche Level-2-Fahrerassistenzsysteme bis hin zu Level-3-Funktionen des hoch automatisierten Fahrens reichen. Die gemeinsame Entwicklung von Softwarefunktionen basiert auf dem aktuellen BMW Softwarebaukasten für automatisiertes Fahren. Im Rahmen der Kooperation werden ca. 1.300 Spezialistinnen und Spezialisten an Standorten weltweit zusammenarbeiten. Unter anderem beteiligen sich Standorte in Deutschland, den USA, Schweden, China, Rumänien und das BMW Test Center Sokolov in Tschechien.

Der Kartendienst HERE wurde 2015 durch BMW, Mercedes-Benz und Audi erworben. Aktuell sind zudem Continental, Intel, Mitsubishi, Nippon Telegraph and Telephone sowie Pioneer Anteilseigner. Die Beteiligung an HERE sichert den langfristigen Zugang zu skalierenden und hochauflösenden Karten. Der Aufbau einer zentralen, effizienteren Geo-Datenbank, aus der alle HERE-Produkte (u.a. die aktuell verwendete Navigationskarte SD Map sowie HD-Maps) gespeist und kontinuierlich aktualisiert werden können, wurde im Jahr 2023 abgeschlossen.

Die BMW Group entwickelt mit Amazon Web Services (AWS) innovative Cloud-Technologien für die Fahrzeugdatenverarbeitung. Die beiden Unternehmen arbeiten auch zusammen, um kommerzielle Standard-Cloud-Lösungen für den sicheren Umgang mit Fahrzeugdaten zu entwickeln. Die Vereinbarung ist eine Fortsetzung der Partnerschaft im Bereich Fahrzeugdaten, die bereits 2015 begann. Wie in allen vorigen Kollaborationen

mit AWS behält die BMW Group die vollständige und exklusive Kontrolle über die Daten und erfüllt die in den jeweiligen Märkten gültigen Datenschutzbestimmungen.

Seit der Einführung des ersten BMW Sprachassistenten (BMW Intelligent Personal Assistant) im Jahr 2018 ist die Sprachinteraktion zu einem immer wichtigeren Bestandteil des Anzeige-Bedienkonzepts BMW iDrive geworden. Die nächste Generation des Sprachassistenten wird auf der Amazon Alexa Technologie basieren und ermöglicht damit einen noch natürlicheren Dialog zwischen Fahrer und Fahrzeug.

Die BMW Group erweitert fortlaufend ihre Kooperationen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur. An dem seit Längerem bestehenden Joint Venture IONITY sind neben der BMW Group auch Mercedes-Benz, Ford, Porsche mit Volkswagen und Audi sowie Hyundai/Kia und BlackRock beteiligt. Ziel ist der Aufbau eines europaweit flächendeckenden und leistungsstarken High-Power-Charging-Netzwerkes für Elektrofahrzeuge.

Am 19. Oktober 2023 wurde zusammen mit General Motors, Honda, Hyundai, Kia, Mercedes-Benz und Stellantis ein Unternehmen gegründet. Gemeinsam verfolgen die Partner mit der Gesellschaft das Ziel, ein öffentliches Ladenetzwerk in den USA und in Kanada aufzubauen.

Am 6. November 2023 unterzeichnete die BMW Group eine Vereinbarung mit Mercedes-Benz zur Gründung einer Gesellschaft mit Sitz in China mit dem Ziel des dortigen Aufbaus von Ladeinfrastruktur. Die Zustimmung durch die Kartellbehörden erfolgte bereits. Der Anteil der BMW Group an der neu gegründeten Gesellschaft beläuft sich auf 50%. [Angebote für zuverlässiges und flächendeckendes Laden 1\]](#)

## [[ Mobilitätsdienstleistungen der BMW Group

Über das Joint Venture YOUR NOW bietet die BMW Group gemeinsam mit Mercedes-Benz innovative Mobilitätsdienstleistungen an. Die Angebote eröffnen Kundinnen und Kunden den Zugang zu Verkehrsmitteln jenseits des eigenen PKW.

FREE NOW vereint als größte multimodale Mobilitätsplattform Europas das Angebot unterschiedlicher Mobilitätsformen in einer App. Neben Taxis und privaten Fahrservices sind auch E-Roller, E-Scooter und Carsharing-Fahrzeuge über die FREE NOW-App in europäischen Städten buchbar. Bis 2025 soll der Anteil an elektrischen Fahrten dabei auf 50% steigen, ab 2030 sollen Nutzerinnen und Nutzer vollständig elektrisch unterwegs sein.

Weitere Mobilitätsdienstleistungen bündelt die BMW Group in der MyBMW App. Sie bietet Kundinnen und Kunden etwa Zugang zu exklusiven Angeboten der FREE NOW-Dienste sowie in Kooperation mit SIXT zu Mietwagen mit exklusiven Sonderleistungen. Dieses BMW Add-on-Mobility-Angebot steht Kundinnen und Kunden von BMW und MINI in einer wachsenden Zahl von Märkten zur Verfügung. Für Geschäftskunden und Flottenbetreiber bietet die BMW Group unter anderem die schlüssellose Fahrzeugnutzung für flexible Fuhrparkkonzepte oder digitale und effiziente Möglichkeiten zur Fahrzeugverwaltung an. Zum Dienstleistungsangebot der BMW Group gehören außerdem umfassende Ladelösungen für zu Hause, den Arbeitsplatz und unterwegs. [↗ Angebote für zuverlässiges und flächendeckendes Laden 1\]](#)

## PRODUKTQUALITÄT UND -SICHERHEIT

[[ Für alle Produkte und Dienstleistungen der BMW Group gilt der Anspruch, höchste Qualitäts- und Sicherheitsstandards zu erfüllen. Bereits in der Produktentwicklung hat die Sicherheit der Menschen oberste Priorität. Vor diesem Hintergrund sind eine optimale Fahrwerksabstimmung, hochwirksame Bremssysteme und stabile Fahrgastzellen zentrale Faktoren. Darüber hinaus verfügen die Fahrzeuge der BMW Group über hochmoderne Fahrzeugsicherheitssysteme, die das Unfall- und Verletzungsrisiko reduzieren (aktive Sicherheitssysteme wie Kollisionswarner oder Spurhalteassistenten) sowie die Folgen im Falle eines Unfalls abmildern (passive Sicherheitssysteme wie Airbags oder Gurte).

Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich daran, die Sicherheit unserer Fahrzeuge weiter zu verbessern. Im Berichtsjahr 2023 erreichte die neue BMW 5er Serie Bestnoten im European New Car Assessment Programme (Euro NCAP). Der neue BMW i5\* wurde zudem als „Safest car of the year“ durch das Korean New Car Assessment Programme (KNCAP) ausgezeichnet. Dazu kommen weitere Auszeichnungen im Jahr 2023 wie der „Top Safety Pick+“ des Insurance Institute for Highway Safety (IIHS, USA) für den neuen BMW 5er, den BMW X3 und den BMW X1 sowie eine dreifache „Good“-Bewertung im China Insurance Automotive Safety Index (C-IASI) für den BMW X1. [↗ GRI-Index: 416-1](#), [↗ SASB-Index](#)

### Qualitätsmanagement

Die Sicherheit der Produkte ist neben ihrer Qualität und Konformität mit gesetzlichen Vorschriften und Normen ein wesentlicher Teil des umfangreichen Qualitätsmanagements der BMW Group. Von der Entwicklung bis hin zur Produktion unterliegen sie daher strengen Prüfungen. Darüber hinaus gehen wir Hinweisen von Kundinnen und Kunden über mögliche Abweichungen von Qualitätsstandards konsequent nach.

Liegt ein Sicherheitsrisiko oder ein konformitätsrelevanter Mangel vor, setzt die BMW Group im engen Austausch mit den zuständigen Behörden alle Maßnahmen zur Behebung des Mangels um. Im Berichtsjahr 2023 gab es sicherheits- und konformitätsrelevante technische Aktionen, die rund 1,8 Mio. Fahrzeuge betrafen (2022: 3,4 Mio. Fahrzeuge). Alle Aktionen waren freiwillig und erfolgten in Abstimmung mit den jeweiligen Behörden. Die BMW Group arbeitet präventiv. Um ähnlich gelagerte technische Aktionen künftig zu vermeiden, hat die BMW Group zusätzlich eine umfassende Programmatik entwickelt, die seit 2023 zum Einsatz kommt.

### Schadstoffmanagement

Die BMW Group schließt bereits bei der Fahrzeugkonzeption die Verwendung problematischer Stoffe möglichst aus und macht dafür entsprechende Vorgaben für die Lieferanten. Orientierung gibt uns dabei die [↗ Global Automotive Declarable Substance List \(GADSL\)](#). Gleichzeitig arbeiten wir daran, die Emissionsbelastung im Fahrzeuginnenraum auf ein Minimum zu reduzieren. Alle Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce sind serienmäßig mit Innenraumluftfiltern ausgestattet, die Schadstoffe und Partikel wie Staub oder Pollen aus der Außenluft zurückhalten. Seit 2020 setzt die BMW Group Innenraumfilter mit Nanofaser-Filtertechnologie ein, die neben Ultrafeinstaub auch bestimmte mikrobielle Partikel und Allergene vom Fahrzeuginnenraum fernhalten. [1\]](#)

\* [↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.](#)

### [[ Kunden für sicheres Fahren sensibilisieren und befähigen

Die BMW Group stellt ihren Kundinnen und Kunden umfassende Informationen zur korrekten Nutzung ihrer Produkte und Dienstleistungen bereit. Informationen zur Sicherheit, zur Bedienung der Fahrzeuge sowie zum Schutz der Gesundheit stehen in gedruckter oder digitaler Form zur Verfügung. Ergänzt werden diese Angaben durch Hinweise und Hintergrundinformationen zu Services, Zubehör und Bauteilen am Fahrzeug.

Mit der [BMW M Driving Experience](#) bietet die BMW Group in 25 Ländern Fahrsicherheitstrainings mit Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und BMW Motorrad an. Dort erlernen Teilnehmerinnen und Teilnehmer den sicheren Umgang mit den Fahrzeugen und werden für Gefahrensituationen im Straßenverkehr sensibilisiert. Im Jahr 2023 haben weltweit mehr als 110.000 Kundinnen und Kunden an den Trainings teilgenommen.

### Schutz von Kundendaten

Bereits im frühen Stadium der Entwicklung von Funktionen und Services stellt die BMW Group aufgrund zunehmender IT-Risiken hohe Anforderungen an den Datenschutz. Personenbezogene Angaben werden im Kundenkontakt nur erhoben, verarbeitet oder genutzt, wenn dies rechtlich gestattet ist und die betroffene Person aktiv zugestimmt hat.

Um den Schutz von Kundendaten trotz der Herausforderung aus der steigenden Zahl digitalisierter Angebote sicherzustellen, entwickeln wir unsere Managementsysteme stetig weiter und reagieren umgehend auf eingehende Hinweise zu Datenschutzrisiken. Für Fragen zur Verarbeitung personenbezogener Daten stehen Kundinnen und Kunden im jeweiligen Markt das Customer Interaction Center und ein Datenschutzbeauftragter zur Verfügung. Regelmäßig prüfen wir alle Anwendungen zur Verarbeitung von Kundendaten auf die Umsetzung aktueller und angemessener IT-Sicherheitsmaßnahmen mit dem Ziel, unser hohes Schutzniveau aufrechtzuerhalten. Expertenteams suchen zudem gezielt nach Schwachstellen in Anwendungen. Neue Erkenntnisse setzen wir in verbindliche, unternehmensweite Standards um.

Die BMW Group arbeitet eng mit den zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden zusammen – insbesondere bei grundsätzlichen datenschutzrechtlichen Fragen, die sich zum Beispiel bei der zunehmenden Vernetzung von Fahrzeugen ergeben.

[GRI-Index: 3-3, 418-1](#)

### Sicher vernetzt

Die Produktverantwortung der BMW Group schließt die sichere Übermittlung von Fahrzeugdaten an Dritte mit ein. So sind Fahrzeuge der BMW Group zum Beispiel nicht direkt mit dem Internet verbunden, sondern kommunizieren über eine sichere Verbindung in einem virtuellen privaten Netzwerk direkt und ausschließlich mit dem BMW ConnectedDrive Backend. Auf diese Weise minimieren wir das Risiko eines Zugriffs unbefugter Dritter auf das Fahrzeug oder auf sensible Daten. Der Zugangspunkt zum Internet wird über ein Gateway geregelt. Diesen Extended-Vehicle-Ansatz nach ISO 20078 sehen wir derzeit als beste Lösung an, Datensicherheit und Datenschutz auf höchstem Niveau anzubieten und die gesetzlichen Cybersecurity-Anforderungen (z. B. UN R155) zu erfüllen.

Mit [CarData](#) erhalten Kundinnen und Kunden von BMW und MINI Transparenz und Souveränität über die Datenweitergabe an berechnete Dritte. Mit der Einführung des Service in Deutschland und Europa (2017) sowie in den USA (2020) setzt die BMW Group die geltenden Vorgaben der EU-Datenschutzgrundverordnung (EU-DSGVO) und des California Consumer Privacy Acts (CCPA) um. Fahrzeugdiebstählen beugt die BMW Group durch den Einsatz moderner Technologien vor. So kommt auch im neuen BMW 5er und 7er die moderne Ultra-Wideband-Technologie zum Einsatz und erhöht das Sicherheitsniveau damit zusätzlich.]]



## CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN

Die BMW Group hat sich den Pariser Klimaschutzziele verpflichtet. Mit ambitionierten Schritten möchten wir unseren Beitrag zur fortschreitenden Dekarbonisierung leisten. Daher haben wir eine Strategie entwickelt, die die CO<sub>2</sub>-Reduzierung ganzheitlich im Blick behält.

Ganzheitlich bedeutet für die BMW Group, die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus zu reduzieren. Zwar sinken durch die zunehmende Elektrifizierung der Flotte die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Nutzungsphase, gleichzeitig steigen sie jedoch insbesondere in der Lieferkette. Grund dafür ist vor allem die CO<sub>2</sub>-intensive Herstellung von Bauteilen wie der Hochvoltbatterie. Die Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette ist daher eines unserer Auswahlkriterien von Lieferanten bei der Auftragsvergabe. Auf diese Weise leistet die BMW Group einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des gesamten Lebenszyklus ihrer Produkte, einschließlich energieintensiver Ausgangsstoffe wie Stahl, Leichtmetalle oder Kunststoffe. Dies trägt zugleich zur sektorenübergreifenden Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei. [↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette](#)

Die dazu von der Science Based Target initiative (SBTi) validierten Ziele der BMW Group sind Bestandteil des integrierten Konzernzielesystems. Sie werden in Verantwortung des Vorstands in den einzelnen Ressorts und damit unternehmensweit umgesetzt [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#). Für jedes Fahrzeugprojekt werden aus den übergeordneten Zielen spezifische CO<sub>2</sub>-Vorgaben abgeleitet mit dem Ziel, über die Fahrzeuggenerationen hinweg jeweils substantielle Verbesserungen zu erreichen. Die Verantwortung dafür liegt bei spezialisierten Fachstellen in den Ressorts Entwicklung, Einkauf und Lieferantennetzwerk, in der Produktion sowie in der Logistik. Interne Steuerungs- und Berichtssysteme berücksichtigen dabei die einzelnen Wertschöpfungsstufen von der Lieferkette über die Entwicklung und Produktion bis zur Nutzung der Fahrzeuge. Die Basis für unsere Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung bilden unter anderem Emissionsvorgaben auf Material- und Bauteilebene. Die Zielführung und das Monitoring der Zielerreichung erfolgen auf Fahrzeugebene und

werden für die Berichterstattung auf Unternehmensebene aggregiert.

Wie die BMW Group das Thema Nachhaltigkeit übergreifend steuert, erläutern wir im Kapitel [↗ Die BMW Group Strategie](#). Über das Management klimabezogener Chancen und Risiken berichten wir zudem in den Kapiteln [↗ Prognose](#) und [↗ Risiken und Chancen](#).

### CO<sub>2</sub>-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette reduzieren

Die BMW Group beabsichtigt, bis spätestens 2050 [↗ „Net Zero“](#) (Netto-Null) bezüglich ihrer CO<sub>2</sub>e-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette<sup>1</sup> zu erreichen. Grundlage dafür sind CO<sub>2</sub>-Reduzierungsziele bis 2030, die im Jahr 2021 durch die SBTi validiert wurden und im Einklang mit dem Pariser Klimaziel zur Begrenzung der globalen Erwärmung stehen. Auf Basis dieses Engagements sind wir Teil der SBTi sowie der internationalen [↗ Race to Zero Campaign](#) der Vereinten Nationen. **1**

Folgende CO<sub>2</sub>-Reduzierungsziele<sup>2</sup> haben wir uns bis 2030 gesetzt (Basisjahr jeweils 2019):

- CO<sub>2</sub>-Reduzierung um durchschnittlich 80% je produziertes Fahrzeug in den eigenen Werken und Standorten (Scope 1 und 2)<sup>3</sup>. Diese Umsetzung erfolgt unter anderem durch die Verringerung des Energiebedarfs sowie durch die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien.<sup>4</sup> [↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen der BMW Group Standorte](#)
- CO<sub>2</sub>-Reduzierung in der Nutzungsphase<sup>5</sup> des Fahrzeugs (Scope 3 downstream<sup>6</sup>) um durchschnittlich mehr als 50% je gefahrenen Kilometer. Dafür treiben wir die Elektrifizierung des gesamten Produktportfolios voran und setzen neue, effizienzsteigernde Technologien ein. [↗ Efficient Dynamics Technologien](#)
- CO<sub>2</sub>-Reduzierung um durchschnittlich mehr als 20%<sup>7</sup> je produziertes Fahrzeug in der Lieferkette (Scope 3 upstream<sup>8</sup>). Damit verfügen wir auch in der Lieferkette über ein wissenschaftlich geprüftes und bestätigtes Ziel zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Zum Erreichen des Ziels tragen insbesondere die Nutzung von Grünstrom<sup>4</sup> als Kriterium bei der Auftragsvergabe an Lieferanten sowie eine

kontinuierlich steigende Sekundärrohstoffquote und Innovationen in der Primärrohstoffherstellung bei. [↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette](#)

<sup>1</sup> Als gesamte Wertschöpfungskette sind hier Scope 1 und 2 sowie die für die BMW Group relevanten Scope-3-Kategorien (Kategorien 1, 4 und 11) gemäß Greenhouse Gas Protocol zu verstehen.

<sup>2</sup> Die Scope-3-Emissionen (upstream) in der Lieferkette und Transportlogistik sowie die well-to-tank-Emissionen der Kraftstoffbereitstellung in der Nutzungsphase berücksichtigen neben CO<sub>2</sub> auch weitere klimawirksame Treibhausgase wie zum Beispiel Methan und sind in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten (CO<sub>2</sub>e) angegeben. Bei Scope-1- und Scope-2-Emissionen sowie den weiteren Scope-3-Emissionen werden klimawirksame Gase neben CO<sub>2</sub> vernachlässigt. [↗ Glossar](#).

<sup>3</sup> CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Scope 1 und 2 beinhalten neben Produktionsemissionen auch Emissionen von Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind.

<sup>4</sup> Eigenerzeugung, Direktbezug oder Energy Attributes Certificates (zum Beispiel Herkunftsnachweise).

<sup>5</sup> Berücksichtigt wird ein Aufschlag von 10% im Einklang mit der SBTi, um mögliche Abweichungen zwischen den Werten nach WLTP und den Realemissionen abzudecken. Bestandteil sind auch die Vorkettenemissionen der Energieträger (fossile Kraftstoffe und Strom) gemäß dem well-to-wheel-Ansatz. Die angenommene durchschnittliche Laufleistung beträgt 200.000 km (gemäß VDA 900-100). Definition und weitere Informationen siehe [↗ Glossar](#).

<sup>6</sup> Unter Scope 3 downstream gefasste Kategorien gemäß Greenhouse Gas Protocol: Kategorie 11: Nutzungsphase. [↗ Weitere GRI-Informationen](#).

<sup>7</sup> Hierbei handelt es sich um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22%.

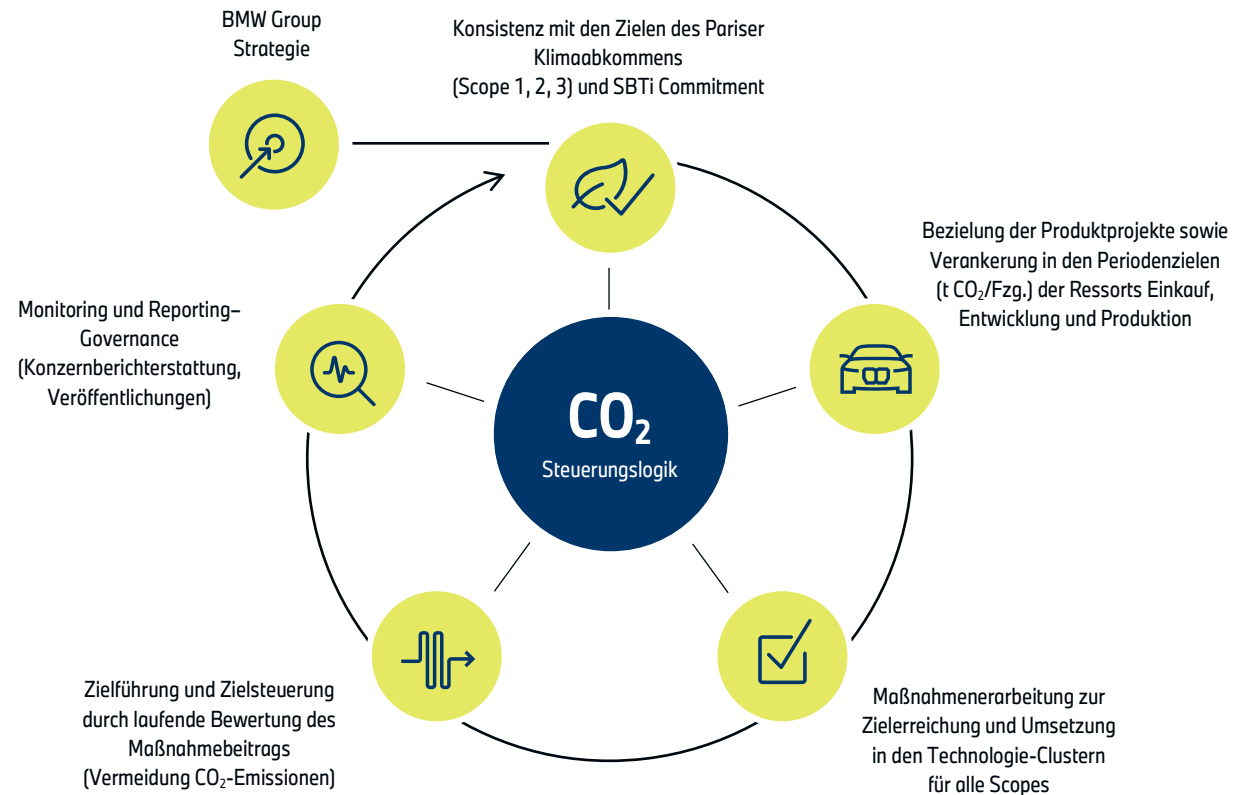
<sup>8</sup> Unter Scope 3 upstream gefasste Kategorien gemäß Greenhouse Gas Protocol: Kategorie 1 Gekaufte Waren und Dienstleistungen; Kategorie 4 Transport und Distribution. [↗ Weitere GRI-Informationen](#).

In der Gesamtbetrachtung über den Lebenszyklus<sup>1</sup> eines Fahrzeugs ergibt sich aus den oben genannten Einzelzielen bis 2030 eine durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Verringerung um mindestens 40% im Vergleich zum Jahr 2019. Dafür setzen wir im eigenen Betrieb sowie bei unseren Lieferanten auf entsprechende Maßnahmen wie beispielsweise die Nutzung von Grünstrom.<sup>2</sup> Kompensationsmaßnahmen zählen nicht dazu. Der stark wachsende Absatz elektrifizierter Fahrzeuge, Effizienzverbesserungen in allen Antriebstechnologien und wirksame Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Minderung in der Lieferkette sollen gemeinsam dazu beitragen, die Ziele zu erreichen.

Wie angekündigt, haben wir unsere CO<sub>2</sub>-Ziele im Jahr 2023 überprüft. Ziel dieses Prozesses war es, absolute CO<sub>2</sub>-Reduzierungsziele für 2030 festzulegen. Diese werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2024 revalidiert. Gleichzeitig haben wir im Jahr 2023 die Datenqualität der CO<sub>2</sub>-Emissionen in unserer Lieferkette (Scope 3 upstream) verbessert. Mehr Transparenz erreichten wir 2023 außerdem durch die erstmalige Veröffentlichung eines [Vehicle Footprints](#) für den neuen BMW i5<sup>3</sup>. Darin informieren wir Stakeholder unter anderem über das Treibhausgaspotenzial des Fahrzeugs über den gesamten Lebenszyklus. [Neue Transparenz bei Fahrzeugdaten](#)

Die absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen sind im Berichtsjahr um 3,0% auf rund 134,7 Mio. t CO<sub>2</sub> (2022: rund 130,7 Mio. t CO<sub>2</sub><sup>4</sup>) gestiegen. Haupttreiber waren das gestiegene Fahrzeugvolumen sowie ein Anstieg der Emissionen in der Lieferkette aufgrund einer zunehmenden Elektrifizierung des Produktportfolios der BMW Group. Dagegen wirkte die Elektrifizierung in der Nutzungsphase als intelligenter positiver Effekt. Über die umfassende CO<sub>2</sub>-Bilanz der BMW Group informieren wir im Kapitel [Weitere GRI-Informationen](#). 1]

## CO<sub>2</sub>-Steuerungslogik



<sup>1</sup> Ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Entsorgung.

<sup>2</sup> Eigenerzeugung, Direktbezug oder Energy Attributes Certificates (zum Beispiel Herkunftsnachweise).

<sup>3</sup> [Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben](#).

<sup>4</sup> Die Methode zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen hat sich im Berichtsjahr 2023 für die Positionen 'Gekaufte Waren und Dienstleistungen' sowie 'Transportlogistik – Materialversorgung Werke und Distribution Fahrzeuge' geändert. Der Vorjahreswert wurde rückwirkend angepasst. Wert vor Methodenänderung: 117,4 Mio. t CO<sub>2</sub>.

## Gesetzliche CO<sub>2</sub>-Grenzwerte in der Nutzungsphase wie in den Vorjahren erfüllt

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Nutzungsphase sind nicht nur eine wichtige Messgröße in unserer Lebenszyklusbetrachtung, sondern auch Gegenstand zahlreicher regulatorischer Vorgaben. In der EU<sup>1</sup> lagen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen unter Berücksichtigung regulatorischer Vorgaben<sup>2</sup> und gemäß WLTP<sup>3</sup> bei 102,1 g CO<sub>2</sub>/km<sup>4</sup>. Damit haben wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte EU<sup>5</sup> gegenüber dem Vorjahr um weitere 2,9 g verringert (2022: 105,0 g CO<sub>2</sub>/km<sup>4</sup>). Den für die BMW Group im Berichtsjahr gültigen Grenzwert von 128,6 g CO<sub>2</sub>/km<sup>4</sup> unterschritten wir deutlich um 26,5 g CO<sub>2</sub>/km. Damit setzt sich der Trend der vergangenen Jahrzehnte fort, angetrieben durch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und den flottenweiten Einsatz innovativer [Efficient Dynamics Technologien](#).

Die regulatorischen GHG-Flottenverbrauchsvorgaben wurden im US-Markt im Berichtsjahr 2023 erfüllt.<sup>6</sup> In den USA lagen die GHG-Flottenemissionen<sup>7</sup> im Durchschnitt für das Modelljahr (MJ) 2023 für die Kategorie Passenger Cars bei 116,5 g CO<sub>2</sub>/km (MJ 2022: 137,3 g CO<sub>2</sub>/km) und für die Kategorie Light Trucks bei 137,6 g CO<sub>2</sub>/km (MJ 2022: 154,9 g CO<sub>2</sub>/km). Die volumengewichteten CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen betragen in den USA durchschnittlich 126,5 g CO<sub>2</sub>/km (MJ 2022: 145,9 g CO<sub>2</sub>/km).<sup>8</sup> Die deutliche Reduktion der CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen gegenüber dem Vorjahr konnte im US-Markt vor allem durch einen erhöhten Absatz von vollelektrischen Fahrzeugen im MJ 2023 erreicht werden. In China lagen die mittleren CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen bei 146,4 g CO<sub>2</sub>/km<sup>9</sup> gemäß dem Testzyklus WLTC (2022: 150,6 g CO<sub>2</sub>/km WLTC). Damit haben wir die dort geltenden regulatorischen CAFC-Flottenverbrauchsvorgaben im Berichtsjahr 2023 ebenfalls erfüllt.<sup>10</sup>

Die weltweiten CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen<sup>11</sup> der BMW Group betragen im Berichtsjahr durchschnittlich 185,4 g CO<sub>2</sub>/km<sup>12</sup> (2022: 193,7 g CO<sub>2</sub>/km). Das entspricht einem Rückgang von 15,1% gegenüber dem Basisjahr 2019 (2019: 218,5 g CO<sub>2</sub>/km). Bei der Berechnung der Emissionskennzahl berücksichtigt die BMW Group wie in den Vorjahren die mittleren CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen (inklusive Vorkettenemissionen für Kraftstoff und Ladestrom) in der EU, den USA und in China und normiert sie nach WLTP. Diese drei Kernmärkte und -regionen bilden mit einem Anteil von

mehr als 80% an den Auslieferungen der BMW Group eine verlässliche Basis für die Berechnung der weltweiten CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen.

Die BMW Group beobachtet die CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung in den einzelnen Märkten sehr aufmerksam. Zu den aktuellen Entwicklungen gehörten im Berichtsjahr die Verabschiedung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte in der EU für die Jahre 2030 und 2035 sowie die Veröffentlichung des Gesetzesentwurfs für die GHG-Flottenverbrauchsvorgaben in den USA im Zeitraum zwischen 2027 und 2032. In China wurde im Berichtsjahr eine Aktualisierung der gesetzlichen Vorgaben zum ZEV-Mandat (Zero-Emission-Vehicle-Mandat) für den Zeitraum von 2024 bis 2025 veröffentlicht, die eine höhere Quotenvorgabe für emissionsfreie Fahrzeuge beinhaltet. Die BMW Group unterstützt die Entwicklung harmonisierter Regulierungen – national wie international. Vergleichbare Vorgaben in großen Märkten schaffen verlässliche und planbare Rahmenbedingungen. Sie leisten einen wichtigen Beitrag, dem Klimawandel wirksam zu begegnen. Über die wichtigsten klimapolitischen Positionen und Aktivitäten der BMW Group informieren wir in unserem [Klima-Engagement-Bericht](#).

## 1 Konventionelle Antriebe effizienter und emissionsärmer gestalten

Fahrzeuge mit modernen und effizienten Verbrennungsmotoren spielen für unsere Kundinnen und Kunden eine unverändert wichtige Rolle. Dies gilt vor allem in Regionen, in denen noch kein uneingeschränkter Zugriff zur Ladeinfrastruktur flächendeckend vorhanden ist. Daher wird die BMW Group durch den Einsatz innovativer Technologien im Rahmen des Technologiepakets Efficient Dynamics auch in Zukunft daran arbeiten, die hohe Effizienz ihrer konventionellen Antriebe weiter zu verbessern. Ein wichtiger Baustein ist dabei der erweiterte Einsatz der 48-Volt-Technologie. 48-Volt-Rekuperationssysteme nutzen die aus dem Bremsvorgang zurückgewonnene Energie, um die Fahrzeugelektrik zu versorgen und zusätzliche Antriebsleistung zu erzeugen. Dadurch verringern sich Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen. In Europa bieten wir neben vollelektrischen Modellen und Plug-in-Hybriden zahlreiche neu anlaufende Bauweisen mit einem 48-Volt-Rekuperationssystem an. Seit 2022 erhalten unsere Baukastenmotoren die zweite, noch effizientere Generation der 48-Volt-Technologie. Die Weiterentwicklung des

Energiemanagements in den Fahrzeugen, ergänzt um weitere Maßnahmen wie die Umstellung auf hocheffiziente Bereifung, sollen für zusätzliche Effizienz und optimierte Verbrauchswerte sorgen. [1](#)

<sup>1</sup> EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island.

<sup>2</sup> Inklusive Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung.

<sup>3</sup> Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen in der EU (einschließlich Norwegen und Island) sind seit 2021 nach dem neuen Typprüfzyklus Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) zu berichten. Dieser wird seitens der EU-Kommission seit 2021 für die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen zugrunde gelegt.

<sup>4</sup> Es handelt sich um eine vorläufige interne Berechnung mit einer potenziellen Schwankungsbreite von +/-0,5 g CO<sub>2</sub>/km, da nicht von allen EU-Staaten offizielle Zulassungszahlen der Behörden zur Verfügung gestellt werden. Offiziell von der EU-Kommission veröffentlichte Werte stehen voraussichtlich erst im November des Folgejahres zur Verfügung. Vorjahreswerte wurden nicht rückwirkend angepasst.

<sup>5</sup> Zur Definition siehe [Glossar](#).

<sup>6</sup> Im US-Markt erhalten Hersteller bei Übererfüllung der regulatorischen GHG (Greenhouse Gas) Flottengrenzwerte positive Credits. Bei einer Verfehlung der Grenzwertvorgaben entstehen negative Credits. Am Ende eines Modelljahres muss eine positive GHG-Credit-Bilanz erreicht werden, um die regulatorischen Vorgaben zu erfüllen. Da die GHG-Credits im US-Markt eine Gültigkeit von fünf Jahren besitzen, kann eine kurzfristige Verfehlung der Flottengrenzwertvorgaben in einem Jahr durch eine frühere Übererfüllung kompensiert werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Credits von anderen Herstellern zu kaufen. Die BMW Group greift im Berichtsjahr 2023 auf die Nutzung von Bestandscredits aus den Vorjahren zurück, externe Credits anderer Hersteller kaufte die BMW Group hingegen nicht. Die Vorgaben wurden somit ausnahmslos durch selbst erzeugte Credits und die Nutzung von Bestandscredits erfüllt.

<sup>7</sup> Zu Vergleichszwecken umgerechnet von g/mi in g/km.

<sup>8</sup> Durchschnittliche volumengewichtete Flottenemissionen inklusive regulatorisch zulässiger Anrechnungsfaktoren (EV multipliers, credits advanced technologies) gemäß USC (United States Combined). Vorläufige, interne Berechnung.

<sup>9</sup> Durchschnittliche volumengewichtete Flottenemissionen inklusive regulatorisch zulässiger Anrechnungsfaktoren (Off cycle technologies, NEV multiplier, Phase-in) gemäß WLTC (Worldwide Harmonized Test Cycle unter chinaspezifischen Testrandbedingungen). Vorläufige, interne Berechnung.

<sup>10</sup> Im chinesischen Markt erhalten Hersteller bei Übererfüllung der regulatorischen CAFC (Corporate Average Fuel Consumption) Flottengrenzwerte positive Credits. Bei einer Verfehlung der Grenzwertvorgaben entstehen negative Credits. Zusätzlich erhalten Hersteller bei Erfüllung/Übererfüllung der ZEV-Quoten-Vorgaben (Zero-Emission-Vehicle-Quote) positive Credits. Am Ende eines Kalenderjahres muss eine positive CAFC + ZEV-Credit-Bilanz erreicht werden, um die regulatorischen Vorgaben zu erfüllen. Da die CAFC- und ZEV-Credits im chinesischen Markt eine Gültigkeit von fünf Jahren besitzen, kann eine kurzfristige Verfehlung der Flottengrenzwertvorgaben in einem Jahr durch eine frühere Übererfüllung kompensiert werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Credits von anderen Herstellern zu kaufen. Die BMW Group greift im Berichtsjahr 2023 auf die Nutzung von Bestandscredits aus den Vorjahren zurück, externe Credits anderer Hersteller kaufte die BMW Group hingegen nicht. Die Vorgaben wurden somit ausnahmslos durch selbst erzeugte Credits und die Nutzung von Bestandscredits erfüllt. Ein Ausgleich zwischen CAFC und ZEV bleibt weiterhin bestehen.

<sup>11</sup> Zur Definition siehe [Glossar](#).

<sup>12</sup> Berücksichtigt wird ein Aufschlag von 10% im Einklang mit der SBTi, um mögliche Abweichungen zwischen den Werten nach WLTP und den Realemissionen abzudecken. Bestandteil sind auch die Vorkettenemissionen der Energieträger (fossile Kraftstoffe und Strom) gemäß dem well-to-wheel-Ansatz. Die angenommene durchschnittliche Laufleistung beträgt 200.000 km (gemäß VDA 900-100). Definition und weitere Informationen siehe [Glossar](#).

## [[ Schadstoffemissionen weiter reduzieren

Alle typgenehmigten, derzeit in der EU angebotenen Verbrennerfahrzeuge der BMW Group erfüllen die aktuellen Abgasnormen Euro 6d oder Euro 6e. Gleiches gilt für Nicht-EU-Länder wie beispielsweise die Schweiz, Norwegen, UK und Island, in denen vergleichbare Regelungen gelten.<sup>1</sup> Gleichzeitig bereitet sich die BMW Group schon auf die Einführung der nächsten Abgasnorm Euro 7 vor, die sich derzeit im Gesetzgebungsprozess befindet und unter anderem erstmals Grenzwerte für Bremspartikel-Emissionen und Reifenabrieb beinhalten soll.

Für die Luftqualität in den Städten ist der Anteil an Stickoxiden ein entscheidender Faktor. Die BMW Group setzt aus diesem Grund seit Mitte 2018 in allen BMW Fahrzeugen und auch in den größeren MINI Dieselmotoren eine hochwirksame Kombination aus Stickstoffoxid-Speicherkatalysator (NSC) und SCR-System (Selective Catalytic Reduction) mit Harnstoffeinspritzung (Ad-Blue) ein. Die Effizienz der Abgasnachbehandlung wurde durch den Einsatz eines verbesserten Oxidationskatalysators in Kombination mit einem zweistufigen SCR-System nochmals erhöht. Diese neue Technologie ist seit 2020 mit der überarbeiteten Generation der 6-Zylinder-Dieselmotoren verfügbar und wird derzeit auf weitere Modelle ausgerollt. In den vergangenen Jahren zeichnete sich bereits eine Reduzierung der NOx-Belastung in deutschen Städten ab. Dazu trug neben schadstoffreduzierenden Maßnahmen auch die fortlaufende Erneuerung der Fahrzeugflotten aller Automobilhersteller bei. [↗ GRI-Index: 305-7 \]\]](#)

## ELEKTROMOBILITÄT

[[ Die BMW Group sieht die Elektrifizierung der Modellpalette als zentralen Bestandteil ihrer Produktstrategie, um Flottenemissionen zu verringern und damit die ambitionierten strategischen [↗ Ziele zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung](#) zu erreichen. ]]

Schon heute bieten wir unseren Kundinnen und Kunden ein breites Angebot an rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen (BEV). Im Jahr 2023 kam mit der vollelektrischen Businesslimousine BMW i5<sup>2</sup> ein weiteres volumenstarkes Modell in den Handel. MINI stellte im Berichtsjahr den neuen vollelektrischen MINI Cooper SE<sup>2</sup> der Öffentlichkeit vor. Die Marke Rolls-Royce brachte 2023 mit dem Rolls-Royce Spectre<sup>2</sup> ihr erstes rein elektrisch angetriebenes Modell auf den Markt. Damit hat die BMW Group bei allen drei Premiummarken sowie in allen Segmenten mindestens ein vollelektrisches Modell im Angebot. Insgesamt waren zum Ende des Berichtszeitraums bei der BMW Group 20 rein elektrische Modelle in zehn Modellreihen bestellbar.

### Wachsende Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen

Mit unserem wachsenden Angebot vollelektrischer Modelle bedienen wir eine stark zunehmende Nachfrage. Die Auslieferungen vollelektrischer Automobile legten gegenüber dem Vorjahr mit 375.716 Einheiten erneut deutlich zu (2022: 215.752 Einheiten/+74,1%). Der Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen der BMW Group lag bei 14,7% und damit ebenfalls deutlich über dem Vorjahr (2022: 9,0%/+63,3%). Diese Kennzahl löst seit dem Geschäftsjahr 2023 den bis 2022 berichteten Anteil elektrifizierter Fahrzeuge, inklusive der PHEV-Fahrzeuge, als Leistungsindikator ab.

Ab 2025 führen wir die Kernmarke BMW mit der NEUEN KLASSE in eine neue, konsequent vollelektrische Ära. Die Marken MINI und Rolls-Royce werden zu Beginn der 2030er-Jahre über ein ausschließlich vollelektrisches Produktportfolio verfügen. Dies trägt dazu bei, für vollelektrisch angetriebene Automobile einen Anteil von über 50% am weltweiten Absatz der BMW Group zu erreichen – in Abhängigkeit von bestimmten

Rahmenbedingungen wie dem Aufbau einer umfassenden Ladeinfrastruktur bis 2030. Im Jahr 2030 will die BMW Group insgesamt mehr als 10 Mio. vollelektrische Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden ausgeliefert haben.



<sup>1</sup> Die weiteren Nicht-EU-Länder, für die diese Aussage gilt, sind Albanien, Andorra, Bosnien und Herzegowina, Liechtenstein, Macau, Nordmazedonien, Montenegro und die Türkei.

<sup>2</sup> [↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.](#)

## [[ Angebot mit konsequentem Kundenfokus

Unser Produktportfolio bedient die wachsende Nachfrage nach elektrifizierten Modellen und berücksichtigt zugleich unterschiedliche Rahmenbedingungen und Kundenbedürfnisse in den einzelnen Märkten. Unsere Kundinnen und Kunden können daher neben vollelektrischen Fahrzeugen aus einem breiten Angebot an Plug-in-Hybriden und Fahrzeugen mit effizienten Verbrennungsmotoren wählen. Unsere [flexiblen Produktionssysteme](#) sowie das skalierbare Baukastensystem der Fahrzeuge sind ein Ausdruck unserer konsequenten Kundenorientierung. Mit der Einführung des neuen BMW i5<sup>1</sup> ist eine weitere Modellreihe in allen drei Antriebsarten verfügbar. Zuvor galt dies bereits für die Modellreihen BMW X1, BMW X3, BMW 3er und den BMW 7er.

Zur kundenorientierten Technologievelfalt der BMW Group gehört auch die Weiterentwicklung der Brennstoffzellentechnologie. Wir sehen wasserstoffbetriebene Elektrofahrzeuge segmentabhängig als potenziell wichtige Ergänzung der Elektromobilität mit Batterien und damit als Chance, CO<sub>2</sub>-Emissionen noch schneller zu senken. [Wasserstoff-Pilotflotte erfolgreich im Einsatz](#)

## Elektrische Reichweiten auf Nutzerverhalten ausrichten

Die BMW Group beurteilt die Erhöhung elektrischer Reichweiten unter verschiedenen Gesichtspunkten. Zentraler Ansatz ist es, die Reichweiten der Fahrzeuge optimal an den jeweiligen Einsatzzweck und das Nutzerverhalten anzupassen. Auf diese Weise berücksichtigen wir auch ökologische Effekte: Mehr Reichweite bedeutet grundsätzlich größere und damit schwerere Hochvoltspeicher. Dieser Zusammenhang hat Auswirkungen auf den Ressourcenverbrauch, den ökologischen Fußabdruck der Lieferkette sowie das Gewicht und damit den Stromverbrauch des Fahrzeugs.

Der neue vollelektrische MINI Cooper SE<sup>1</sup>, der überwiegend im urbanen Raum genutzt wird, verfügt über eine kundengerechte Reichweite von rund 400 Kilometern (WLTP<sup>2</sup>). Der neue BMW i5<sup>1</sup> kann im gesetzlichen Prüfzyklus WLTP und abhängig von Faktoren wie Ausstattung und Motorisierung eine Reichweite von bis zu 582 km erreichen. Mit Angeboten wie der BMW eDrive Zone, attraktiven Fahrstromtarifen, Lade-Equipment, Integration des Ladens in die Fahrzeug-App sowie erhöhten Reichweiten unterstützen wir Fahrerinnen und Fahrer von Plug-in-Hybriden

dabei, möglichst häufig und über möglichst weite Strecken elektrisch zu fahren. Der BMW X5 Plug-in-Hybrid<sup>1</sup> kann beispielsweise bis zu 110 Kilometer (WLTP<sup>2</sup>) ausschließlich batterieelektrisch zurücklegen.

## Elektromobilität ganzheitlich denken

Die elektrifizierten Fahrzeuge der BMW Group zeichnen sich im Fahrbetrieb durch hohe Effizienz und niedrigen Verbrauch aus. Der Anspruch der BMW Group reicht aber weiter: Fahrzeuge sollen nicht nur während ihrer lokal CO<sub>2</sub>-freien Nutzungsphase, sondern auch in ihrer Gesamtbilanz einschließlich Lieferkette und Produktion möglichst umweltschonend sein [CO<sub>2</sub>-Emissionen](#). Anders als bei Verbrennungsantrieben liegen bei batteriebetriebenen Automobilen die Umweltauswirkungen überwiegend in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Hier wirken sich der Einsatz von Rohstoffen für Batteriezellen und die CO<sub>2</sub>-intensive Produktion von Batterien maßgeblich aus.

Der BMW Group ist es daher besonders wichtig, auch umweltbezogene und soziale Aspekte bei der Herstellung von Komponenten wie Elektromotor, Hochvoltspeicher und Batteriezellen einzubeziehen [CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette](#), [Soziale und ökologische Verantwortung](#). Weitere Ansätze zur Verringerung der Umweltauswirkungen sind das zunehmende Recycling und die sinnvolle Weiterverwendung von Hochvoltspeichern aus unseren BEV- und PHEV-Modellen. Die BMW Group bietet Kundinnen und Kunden von batteriebetriebenen Fahrzeugen eine kostenfreie Rücknahme der Hochvoltspeicher an. Dies gilt auch für Märkte, in denen dies gesetzlich nicht gefordert ist.

## Angebote für zuverlässiges und flächendeckendes Laden

Eine ausgebaut, kundengerechte Ladeinfrastruktur ebnet den Weg für die schnelle und flächendeckende Verbreitung der Elektromobilität. Mit Verabschiedung der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) im Jahr 2023 hat die EU beschlossen, bis Ende 2030 sowohl elektrische Ladestationen als auch Wasserstofftankstellen in einem Basisnetzwerk zu errichten. Aus Sicht der BMW Group ist dies ein erster wichtiger Schritt zu einer kundenwerten Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur. Unverändert setzt sich die BMW Group für einheitliche Rahmenbedingungen ein und treibt Angebote voran, die flächendeckendes sowie kundenfreundliches Laden ermöglichen.

Mit BMW und MINI Charging bieten wir attraktive Fahrstromtarife und Ladelösungen für unterwegs, zu Hause und den Arbeitsplatz an. Über ihre BMW oder MINI Charging Card und die My BMW beziehungsweise MINI App können Kundinnen und Kunden eine große Zahl öffentlicher Ladepunkte nutzen. Den übergreifenden Zugang zu verschiedenen Ladenetzwerken in Europa ermöglicht dabei die Digital Charging Solutions GmbH (DCS). DCS ist einer der führenden europäischen Anbieter digitaler Ladelösungen und ein Gemeinschaftsunternehmen von der BMW Group, Mercedes-Benz und bp. [1](#)

<sup>1</sup> [Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben](#).

<sup>2</sup> Reichweite auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) ermittelt. Die tatsächliche Reichweite ist abhängig von unterschiedlichen Faktoren, insbesondere: persönlicher Fahrstil, Streckenbeschaffenheit, Außentemperatur, Heizung/Klimatisierung, Vortemperatur, Vorläufiger Wert.

[[ Kundinnen und Kunden von BMW und MINI finden über zwei Millionen Ladepunkte<sup>1</sup> weltweit über die Navigation bzw. die jeweilige Fahrzeug-App. Allein in Europa ermöglichen wir über das öffentliche Ladeangebot BMW/MINI Charging den einfachen Zugang zu einem Ladenetzwerk mit über 588.000 Ladepunkten.<sup>1</sup> Darunter befinden sich auch Schnellladestationen des von der BMW Group initiierten Unternehmens IONITY mit einer Ladeleistung von bis zu 350 Kilowatt (kW). In insgesamt 24 Ländern verfügt IONITY derzeit über 590 Stationen mit über 3.300 Ladepunkten. Diese sind öffentlich zugänglich, markenunabhängig und nach dem europäischen Ladestandard Combined Charging System (CCS) ausgelegt. Außerdem werden sie mit 100% Grünstrom<sup>2</sup> betrieben.

Im Berichtsjahr hat die BMW Group zudem gemeinsam mit sechs weiteren Herstellern den Aufbau eines Ladenetzwerks in den USA und Kanada angekündigt. Ziel ist die Installation von mindestens 30.000 Ladepunkten in Städten und entlang wichtiger Verkehrsachsen. Erste Ladestationen sollen im Sommer 2024 eröffnet werden.

Mit der neuen Ladeinfrastruktur im Rahmen einer Kooperation mit Mercedes-Benz in China komplettiert die BMW Group ihr Lade-Engagement in ihren drei wichtigsten Märkten. Hierfür sollen bis Ende 2026 mindestens 1.000 Ladestationen mit rund 7.000 Ladepunkten errichtet werden. Das Netzwerk wird Fahrerinnen und Fahrern aller Marken offenstehen. Die ersten Ladestationen werden bereits 2024 ihren Betrieb in jenen Regionen aufnehmen, die eine hohe Dichte an elektrifizierten Fahrzeugen aufweisen.

Für unterwegs und zu Hause stellen BMW und MINI Charging den Flexible Fast Charger und weitere Ladeprodukte bereit. In Zusammenarbeit mit Partnern bieten wir zudem Ladelösungen für Firmenkunden an. Die BMW Group selbst verfügt über eines der größten betrieblichen Ladenetzwerke Deutschlands. ]]

### [[ Neue Transparenz bei Fahrzeugdaten

Die BMW Group weitet mit der Veröffentlichung des <sup>3</sup> Vehicle Footprint für den BMW i5<sup>3</sup> die Transparenz auf Produktebene weiter aus. Darin erhalten Kundinnen und Kunden sowie weitere Interessierte umfassend Auskunft über wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Leistungsdaten des Fahrzeugs. Dazu gehören unter anderem die vier Kernindikatoren CO<sub>2</sub>e-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus inklusive Rohstoffbeschaffung, Produktion, Lieferkette bis zum Recycling, der Energieverbrauch in der Nutzungsphase, die Sekundärmaterialquote und wesentliche Aspekte der sozialen Nachhaltigkeit in der Lieferkette. Teil des Vehicle Footprint ist eine Ökobilanz in Übereinstimmung mit den Normen DIN EN ISO 14040:2021 und DIN EN ISO 14044:2021, die durch den TÜV Rheinland Energy geprüft wurde. Künftig veröffentlicht die BMW Group analoge Berichte für Fahrzeugeranläufe auf Basis eines repräsentativen Modells pro Antrieb. ]]



3

<sup>1</sup> Gesamtzahl der über BMW Frontends (Fahrzeug und App) angezeigten Ladepunkte. Der Netzwerkzugang unterliegt dem Angebot eines lokalen Partners und der Kundenregistrierung.

<sup>2</sup> Primär über Direktbezug sowie über Energy Attributes Certificates (z. B. Herkunftsnachweise).

<sup>3</sup> <sup>3</sup> Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

## [[ Lösungen für einfaches und umweltfreundlicheres Laden

Laden soll so einfach wie Tanken sein. Um diesen Anspruch zu erfüllen, arbeiten wir insbesondere an digitalen Lösungen. Über die Anwendung Connected Charging erhalten Fahrerinnen und Fahrer aktuelle Ladeinformationen und können den Ladevorgang per Knopfdruck steuern. Mit der Funktion eRoute können Kundinnen und Kunden Ladestopps bei Langstreckenfahrten planen. Im Jahr 2023 erhielten erste BMW Modelle wie beispielsweise der BMW i7\* oder der BMW iX1\* außerdem eine Plug&Charge-Funktion: Sowohl die Authentifizierung als auch die Abrechnung erfolgen dabei automatisch durch Verbindung des Fahrzeugs mit dem Ladesystem. Durch die sogenannte Multi-Contract-Funktion können zudem individuelle Fahrstromverträge verschiedener Anbieter digital im Fahrzeug gespeichert werden. Dies erleichtert die Nutzung von Ladesäulen unterschiedlicher Betreiber.

Darüber hinaus unterstützt die BMW Group die Nutzung erneuerbarer Energien. Seit 2022 wird für jeden Ladevorgang innerhalb von BMW und MINI Charging die äquivalente Menge der verbrauchten Energie als Grünstrom in das Stromnetz eingespeist. Dies wird über Energy Attribute Certificates (EACs) als anerkannte Herkunftsnachweise bescheinigt. Zudem arbeiten wir kontinuierlich an der Integration der Elektrofahrzeuge mit ihren Hochvoltspeichern in das öffentliche Energienetz. Dafür haben wir 2023 mit Connected Home Charging eine erste Kundenlösung in Zusammenarbeit mit E.ON auf den europäischen Markt gebracht. [↗ Elektrifizierte Fahrzeuge als Teil des Energiesystems](#)

## Wasserstoff-Pilotflotte erfolgreich im Einsatz

Seit Beginn des Berichtsjahres ist eine Pilotflotte des wasserstoffbetriebenen BMW iX5 Hydrogen weltweit auf den Straßen unterwegs. Ziel ist es, eine mögliche Serienreife zu prüfen und erste Kundenreaktionen einzuholen. Dabei fokussieren wir uns einerseits auf Länder, in denen sich die Wasserstoffindustrie beispielsweise mit dem Aufbau eines Tankstellennetzwerks positiv entwickelt. Andererseits sind wir auch dort aktiv, wo die Produktion von vorzugsweise grünem Wasserstoff sowie dessen Verteilung und Einsatz in verschiedenen Anwendungsfeldern an Bedeutung gewinnt. Dazu zählen aktuell Teile Europas, Japan, Südkorea, China, die USA und der Mittlere Osten.

Die Erkenntnisse aus dem Praxistest fließen zum einen in die Entwicklung eines potenziellen Serienprodukts ein. Zum anderen nutzen wir sie, um weltweit Initiativen für den Bau von Wasserstofftankstellen weiter voranzutreiben. In diesem Zusammenhang wird die Alternative Fuel and Infrastructure Regulation (AFIR) auf EU-Ebene neue Impulse setzen. Sie sieht unter anderem vor, ein Basisnetzwerk an Wasserstofftankstellen entlang der europäischen Hauptverkehrsachsen zu errichten.

Auch auf übergeordneter Ebene setzt sich die BMW Group für die Wasserstofftechnologie ein. So engagieren wir uns in weltweiten Organisationen und Verbänden wie dem [↗ Hydrogen Council](#). Als assoziierter Partner der [↗ H2 Mobility Deutschland GmbH](#) unterstützen wir zudem den Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur in Deutschland. [\]\]](#)



\* ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

---

**PRODUKTION UND  
LIEFERANTENNETZWERK**


---

 104 Produktionsnetzwerk
 

---

 107 Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und  
erneuerbare Energien
 

---

 111 Einkauf und Lieferantennetzwerk
 

---

# PRODUKTION UND LIEFERANTENNETZWERK

## PRODUKTIONSNETZWERK

Die BMW Group ist mit ihrem flexiblen Produktionsnetzwerk in der Lage, Fahrzeuge mit vollelektrischen, mit Plug-in-Hybrid-Antrieben oder mit Verbrennungsmotoren auf einer Linie zu fertigen. Diese Kompetenz versetzt uns in die Lage, unser Produktangebot auf unterschiedliche Kundenwünsche und -bedürfnisse auszurichten.

Die Produktion richtet sich am Zielbild der BMW iFACTORY aus, das für Elektrifizierung, Profitabilität, Nachhaltigkeit und Digitalisierung steht. Die BMW iFACTORY unterstützt durch den Einsatz innovativer Technologien die flexible und effiziente Produktion, die einen möglichst geringen Ressourceneinsatz anstrebt und digitale Lösungen in den Bereichen Data Science, KI sowie virtuelle Planung und Entwicklung vorantreibt.

### Integrierte Komponentenfertigung für elektrifizierte Fahrzeuge

Eine führende Rolle bei der Fertigung elektrifizierter Antriebe übernimmt das Kompetenzzentrum in Dingolfing. Dort entstehen Batteriemodule, Hochvoltbatterien und Elektromotoren der fünften Generation. Gleichzeitig bereiten wir das Netzwerk auf die Produktion elektrifizierter Antriebe der nächsten Generation vor. Dazu wird das Motorenwerk Steyr in Österreich ausgebaut. Die neuen Antriebssysteme erweitern die dortige Fertigung von Diesel- und Benzinmotoren. Der Produktionsstart ist für 2025 geplant.

Nach dem Prinzip „local for local“ platziert die BMW Group ihre weltweite Hochvoltbatteriemontage in der Nähe ihrer Fahrzeugwerke **➤ Ausbau resilienter Lieferketten**. Für die sechste Generation der Hochvoltbatterie entstehen Produktionsstätten in Debrecen (Ungarn), in Woodruff bei Spartanburg (USA), in San Luis Potosí (Mexiko) sowie in Shenyang (China). Mit dem Standort Irlbach-Straßkirchen plant die BMW Group, auch in Deutschland künftig Hochvoltbatterien der sechsten Generation zu fertigen. Von dort sollen die deutschen Fahrzeugwerke beliefert werden.

Das neue Kompetenzzentrum Batteriezellfertigung (Cell Manufacturing Competence Centre, CMCC) in Parsdorf bei München nimmt für die BMW Group eine Schlüsselrolle ein. Es ermöglicht der BMW Group, mittels einer Pilotfertigung die Wertschöpfungsprozesse der Batteriezelle vollständig darzustellen. Die gewonnenen Erkenntnisse bringt das Unternehmen in die enge Zusammenarbeit mit den späteren Serien-Produktionspartnern von Batteriezellen ein. So können hinsichtlich Qualität, Leistung, Kosten und Ökologie von Batteriezellen neue Maßstäbe gesetzt werden.



## Elektromobilität global integriert

Für die BMW Group hat die Elektromobilität seit Jahren eine steigende Bedeutung. Mit dem Produktionsstart des BMW i5<sup>1</sup> im Werk Dingolfing sowie des BMW iX2<sup>1</sup> im Werk Regensburg hat die BMW Group den Ausbau der Produktion vollelektrischer Modelle in den deutschen Werken fortgesetzt. Hinzu kommt der Produktionsstart in Zhangjiagang (Werk Spotlight), ein Joint Venture mit Great Wall Motors. Der Standort fertigt seit November 2023 den vollelektrischen MINI für den Weltmarkt. Damit produzieren wir in unserem weltweiten Fertigungsverbund an 15 [Standorten](#) sowie in zwei Partnerwerken Automobile und Motorräder mit elektrifizierten Antrieben. Vollelektrische Automobile liefen in Dingolfing, Goodwood, München, Regensburg, Oxford, Shenyang, bei VDL Nedcar<sup>2</sup>, Born sowie in Zhangjiagang vom Band. Vollelektrische Motorräder wurden in Berlin und in unserem Partnerwerk in Hosur (Indien) gefertigt.

Ab 2025 kommt mit der NCAR zudem eine konsequent auf elektrische Antriebe ausgerichtete Fahrzeugarchitektur hinzu. Sie soll zunächst im neuen Werk Debrecen in Ungarn sowie ab 2026 im Werk München gefertigt werden. Ziel ist, die Fahrzeugarchitektur in den folgenden Jahren schrittweise auf das weltweite Produktionsnetzwerk zu übertragen. Auch im Werk in Spartanburg (USA) planen wir die Produktion von vollelektrischen Fahrzeugen. Bis 2030 sollen dort mindestens sechs vollelektrische X-Modelle gefertigt werden.

## BMW Group Fahrzeugwerke

Standort	Land	Produktionsprogramm 2023	Elektrifizierungsportfolio
Araquari	Brasilien	BMW 3er, BMW X1, BMW X3, BMW X4	
Berlin	Deutschland	BMW Motorräder	BEV
Chennai	Indien	BMW 2er, BMW 3er, BMW 5er, BMW 6er, BMW 7er, BMW X1, BMW X3, BMW X5, BMW X7, MINI Countryman	
Dingolfing	Deutschland	BMW 4er, BMW 5er, BMW i5 <sup>1</sup> , BMW 6er, BMW 7er, BMW i7 <sup>1</sup> , BMW 8er, BMW M, BMW iX <sup>1</sup>	BEV, PHEV
Goodwood (Rolls-Royce Manufacturing)	UK	Rolls-Royce Cullinan <sup>1</sup> , Dawn <sup>1</sup> , Ghost <sup>1</sup> , Phantom <sup>1</sup> , Wraith <sup>1</sup> , Spectre <sup>1</sup>	BEV
Leipzig	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, MINI Countryman	PHEV
Manaus	Brasilien	BMW Motorräder	
München	Deutschland	BMW 3er, BMW 4er, BMW i4 <sup>1</sup> , BMW M	BEV, PHEV
Oxford	UK	MINI, MINI Clubman, MINI Cooper SE <sup>1</sup>	BEV
Rayong	Thailand	BMW 2er, BMW 3er, BMW 5er, BMW 7er, BMW X1, BMW X3, BMW X5, BMW X6, BMW X7 BMW Motorräder	PHEV
Regensburg	Deutschland	BMW 1er, BMW X1, BMW iX1 <sup>1</sup> , BMW X2, BMW iX2 <sup>1</sup>	BEV, PHEV
Rossllyn	Südafrika	BMW X3	
San Luis Potosí	Mexiko	BMW 2er, BMW 3er, BMW M	PHEV
Shenyang (Dadong)	China	BMW 5er, BMW X3, BMW iX3 <sup>1</sup> , BMW X5	BEV, PHEV
Shenyang (Tiexi) <sup>3</sup>	China	BMW 1er, BMW 3er, BMW X1, BMW iX1 <sup>1</sup> , BMW X2, BMW i3 (Langversion BMW 3er)	BEV
Spartanburg	USA	BMW X3, BMW X4, BMW X5, BMW X6, BMW X7, BMW XM <sup>1</sup> , BMW M	PHEV

## Gemeinschaftlich geführte Fahrzeugwerke

Standort	Land	Produktionsprogramm 2023	Elektrifizierungsportfolio
Zhangjiagang (Spotlight)	China	MINI Cooper	BEV

<sup>1</sup> [↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.](#)

<sup>2</sup> Auftragsfertigung.

<sup>3</sup> Inkl. Erweiterung Lydia seit Juni 2022.

## Produktionsstandorte in den wichtigsten Märkten

Die Fahrzeugwerke der BMW Group in Europa, Südafrika, den USA und Mexiko produzieren für den Weltmarkt. Im chinesischen Joint-Venture-Werk Spotlight lief im November 2023 die Produktion des vollelektrischen MINI ebenfalls für den Weltmarkt an. Die Werke von BMW Brilliance in China fertigen überwiegend für den dortigen Markt. Die BMW Group Werke in Araquari (Brasilien), Rayong (Thailand) und Chennai (Indien) bedienen vor allem die jeweiligen Regionalmärkte und produzieren Modelle der Marken BMW und MINI. Gleiches gilt für die Automobil-Partnerwerke der BMW Group in Jakarta (Indonesien), Kairo (Ägypten), Kulim (Malaysia) und Chu Lai (Vietnam). Zusätzlich vergibt die BMW Group Aufträge zur Serienfertigung von Automobilen und Motorrädern an externe Partner (Auftragsfertiger). Im Berichtszeitraum produzierte Magna Steyr Fahrzeugtechnik in Graz (Österreich) die BMW 5er Limousine (bis Mai 2023) und den BMW Z4<sup>1</sup>. VDL Nedcar<sup>2</sup> in Born (Niederlande) fertigt das MINI Cabrio und den MINI Countryman noch bis Anfang 2024.

BMW Motorräder, Komponenten und Scooter fertigt die BMW Group im Werk Berlin sowie an den internationalen Standorten in Manaus (Brasilien) und in Rayong (Thailand). In Rayong werden zudem Komponenten für Motorräder produziert. Hinzu kommt die Produktion von BMW Motorrädern und Scootern bei den Partnern TVS Motor Company in Hosur (Indien) und bei der Loncin Motor Co., Ltd in Chongqing (China).

Zum Produktionsnetzwerk gehören außerdem Motorenwerke in Hams Hall (UK), Steyr (Österreich) und Shenyang (China) sowie Komponentenwerke an den Standorten Eisenach, Landshut, Wackersdorf (Deutschland) sowie in Swindon (UK). Die Motorenproduktion in München (Deutschland) ist 2023 ausgelaufen. Insgesamt umfasst das Produktionsnetzwerk damit 32 Werke in 15 Ländern.

## Produktionsrekord trotz herausfordernden Umfelds

Das Produktionsvolumen der BMW Group lag im Berichtszeitraum bei 2.661.922 Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce (2022: 2.382.305 Automobile/+11,7%). Davon entfielen auf die Marke BMW 2.340.547 Fahrzeuge (2022: 2.089.801 Fahrzeuge/+12,0%), auf MINI 315.196 Einheiten (2022: 286.265 Einheiten/+10,1%) und auf Rolls-Royce Motor Cars ein Wert von 6.179 Automobilen (2022: 6.239 Automobile/-1,0%). Die Produktion elektrifizierter Fahrzeuge

erreichte im Berichtsjahr 2023 mit insgesamt 613.640 Einheiten einen neuen Höchstwert (2022: 462.396 Fahrzeuge/+32,7%). Darin enthalten sind 415.692 vollelektrische Automobile (2022: 252.077 Automobile/+64,9%). Mit 221.988 Einheiten verzeichnete BMW Motorrad einen Zuwachs von 2,8% im Vergleich zum Vorjahr (2022: 215.932 Einheiten).

## Automobilproduktion der BMW Group nach Werken

in Einheiten	2023	2022	Veränderung in %
Dadong	420.586	395.021	6,5
Spartanburg	410.793	416.301	- 1,3
Tiexi	307.972	279.645	10,1
Dingolfing	291.907	282.661	3,3
Regensburg	238.301	143.654	65,9
München	217.480	201.323	8,0
Leipzig	188.199	151.949	23,9
Oxford	185.400	186.301	- 0,5
San Luis Potosí	117.576	63.600	84,9
Rossllyn	68.238	61.609	10,8
Chennai	15.264	9.960	53,3
Rayong	13.044	12.912	1,0
Araquari	10.608	8.208	29,2
Goodwood	6.179	6.239	- 1,0
Zhangjiagang (Spotlight)	2.871	-	-
Born (VDL Nedcar)	120.235	99.126	21,3
Graz (Magna Steyr)	26.461	45.184	- 41,4
Partnerwerke	20.808	18.612	11,8
<b>Gesamt</b>	<b>2.661.922</b>	<b>2.382.305</b>	<b>11,7</b>

<sup>1</sup> ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

<sup>2</sup> Auftragsfertigung.

# KREISLAUFWIRTSCHAFT, RESSOURCENEFFIZIENZ UND ERNEUERBARE ENERGIEN

Die Bedeutung der Kreislaufwirtschaft nimmt vor dem Hintergrund knapper Ressourcen, der Preisentwicklung auf den Rohstoffmärkten, geopolitischer Spannungen und für die Erfüllung von Nachhaltigkeitszielen weiter zu. Deshalb unternimmt die BMW Group weitere Schritte, den Anteil recycelter Materialien zu erhöhen und so die Abhängigkeit von Primärrohstoffen zu verringern. Zusätzlich stärkt die BMW Group ihre lokalen Lieferketten nach dem Prinzip „local for local“. Damit setzen wir in unserer eigenen Produktion und Lieferkette den eingeschlagenen Weg konsequent fort, Ressourcen zu schonen, die Energieeffizienz kontinuierlich zu verbessern und CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter zu senken.

## Materialkreisläufe schließen

Die BMW Group verfolgt das Ziel, den Anteil an Primärmaterialien in ihrer Wertschöpfungskette zu verringern. Ein wichtiger Ansatzpunkt besteht darin, Kreisläufe für bestimmte Materialien sowie Komponenten zu schließen. Dafür führt die BMW Group ausgewählte Produktionsrückstände zum Materiallieferanten zurück und ermöglicht es, die Materialien wiederzugewinnen und in einen neuen Produktionsprozess zu bringen. Das Prinzip der Kreislaufwirtschaft („Design for Circularity“) wird bei der BMW Group bereits bei der Gestaltung der NEUEN KLASSE von der Unternehmensfunktion „Gesamtfahrzeugentwicklung“ in ein operatives Konzept übersetzt und im Rahmen der Entwicklung neuer Fahrzeugmodelle systematisch angewendet.

Bereits heute werden die Fahrzeuge der BMW Group zu je nach Fahrzeug unterschiedlichen Anteilen aus recycelten und wiederverwendeten Materialien gefertigt. Nach dem Ansatz „Secondary First“ werden wir zukünftig unter Berücksichtigung der Marktverfügbarkeit und der technischen Machbarkeit den Einsatz von Sekundärmaterialien ausbauen. Dafür legen wir im Rahmen von ausgewählten Produkt-, Material- und

Lieferantenanforderungen fest, Sekundärmaterialien bei unseren künftigen Fahrzeugen zu bevorzugen. Sekundär- und Primärmaterialien müssen in der BMW Group dabei die gleichen hohen Anforderungen an Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit erfüllen. [↗ GRI-Index: 3-3](#), [↗ Durchschnittliche Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group](#)

Der BMW i Vision Circular steht sinnbildlich für unsere Ambitionen. Das Visionsfahrzeug besteht aus Rezyklaten oder nachwachsenden Rohstoffen. Auch die NEUE KLASSE folgt dieser Vision, indem bei der Produktion von Batteriezellen die Bestandteile Kobalt, Lithium und Nickel zukünftig anteilig Sekundärmaterialien enthalten werden. Dies verringert den Bedarf an Primärmaterialien und die damit zusammenhängenden Umweltauswirkungen. Die NEUE KLASSE wird auch höhere Anteile von Sekundärmaterialien in anderen Materialgruppen wie Stahl und Aluminium aufweisen.

Gleichzeitig fördern wir die Rückführung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien, um sie als Quelle für Sekundärmaterial in verschiedenen Materialkreisläufen zu halten. Bereits in 32 Ländern hat die BMW Group gemeinsam mit ihren nationalen Vertriebsgesellschaften und Importeuren die Rücknahme von Altfahrzeugen geregelt, sodass bei mehr als 2.800 Rücknahmestellen Altfahrzeuge zu einer umweltgerechten Verwertung abgegeben werden können. [↗ GRI-Index: 301-1, 301-3](#), [↗ SASB-Index](#)

Im Vergleich zu Primär- verringert Sekundärmaterial auch CO<sub>2</sub>-Emissionen – beispielsweise in einer Größenordnung von bis zu 80% bei Aluminium und bis zu 70% bei Stahl. Gleichzeitig werden potenzielle Risiken reduziert, die mit der Gewinnung von Primärmaterialien verbunden sind. Dazu zählen unter anderem ein hoher Energieverbrauch beziehungsweise CO<sub>2</sub>-Ausstoß sowie lange Transportwege, Umweltschäden oder Risiken aufgrund fehlender Sozialstandards. Im Ergebnis steigt mit dem Einsatz von Sekundärmaterial auch die Resilienz in der Wertschöpfungskette. [↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk](#)

## [[ Vom Schrott zum Rohstoff: Förderprojekt Car2Car

Das Projekt Car2Car konzentriert sich auf die Wiederverwertung der Materialien Aluminium, Stahl, Glas, Kupfer und Kunststoff. Gemeinsam mit Vertretern der Verwertungsindustrie, Rohstoffverarbeitern und der Wissenschaft arbeitet die BMW Group als Projektleitung daran, die Qualität von Sekundärrohstoffen zu steigern, die beim Recycling von Altfahrzeugen gewonnen werden. Durch innovative Demontage- und automatisierte Sortierverfahren sollen Wertstoffe in deutlich höherem Umfang als bisher extrahiert werden. Die BMW Group stellt im Rahmen des Förderprojekts 433 Altfahrzeuge zur Verfügung. Um ein repräsentatives Spektrum abzudecken, werden verschiedene Modelle aus dem eigenen Bestand verwertet – von MINI bis Rolls-Royce, mit Verbrennungsmotoren, Plug-in-Hybrid-Systemen und vollelektrischem Antrieb. ]]

## Investitionen in ressourcenschonende Technologien

Mit dem Venture Capital Fonds [↗ BMW i Ventures](#) investiert die BMW Group in schnell wachsende Technologie-Start-ups. Ein Fokus liegt dabei auf Geschäftsaktivitäten, die einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Neutralität und zum Ressourcenschutz leisten können. Ein Beispiel dafür ist die Beteiligung am Schweizer Unternehmen Bcomp (seit 2022), das aus Flachs Naturfaserverbundwerkstoffe als Ersatz für Kompositwerkstoffe aus Plastik entwickelt hat und daraus Strukturbauteile fertigt. Durch die Ausweitung unseres Investments in das US-Start-up Boston Metal im April 2023 stärken wir unsere Investitionen in innovative Verfahren zur CO<sub>2</sub>-reduzierten Stahlherstellung. Außerdem ging BMW i Ventures im April 2023 eine Beteiligung an Cyclic Materials ein. Das Unternehmen entwickelt eine Recyclingtechnologie, die Seltene Erden und unedle Metalle aus Altprodukten extrahiert.

Darüber hinaus investiert die BMW Group auch in Forschungs- und Innovationsprojekte wie Circular Republic, um geschlossene Materialkreisläufe für bestimmte Produktgruppen zu implementieren. Die Initiative von UnternehmerTUM und der BMW Group konzentriert sich auf den Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Unternehmen, unter anderem zur Förderung der Kreislaufwirtschaft. ]]

## [[ Ressourcenmanagement an allen Standorten

Im weltweiten Produktionsnetzwerk der BMW Group sind Ressourceneffizienz und die Kontrolle des Ressourcenverbrauchs seit Jahrzehnten im Umweltmanagement organisatorisch verankert. Maßgebliche Größen für die Steuerung von Ressourceneffizienz und die Kontrolle des Ressourcenverbrauchs in der BMW Group sind – neben den [↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen](#) – der [↗ Energie-](#) und [↗ Trinkwasserverbrauch](#), das [↗ Abfallaufkommen](#) und der Einsatz von [↗ Lösemitteln](#). Die BMW Group beabsichtigt, ihren Energie- und Trinkwasserverbrauch, den Abfall zur Beseitigung und den Einsatz von Lösemitteln je produziertes Fahrzeug bis 2030 um jeweils 25% zu reduzieren (Basisjahr 2016).

Das internationale Umweltschutznetzwerk der BMW Group wird durch einen Lenkungsreis gesteuert. Dabei sind alle Anlagen, Flächen und Gebäude jeweils einem internen Betreiber zugeordnet. Er trägt in seinem Bereich die Verantwortung für die technischen Systeme, die reibungslosen Prozess- und Verfahrensabläufe und deren Umweltauswirkungen.<sup>1</sup>

An allen Produktionsstandorten der BMW Group ist ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 implementiert. Darüber hinaus sind alle deutschen Werksstandorte nach dem Umweltmanagementsystem EMAS zertifiziert. Weltweit koordiniert die BMW Group in fünf zentralen Fachstellen ihre Umweltschutzmaßnahmen zu Immissionen, Wasser, Abfall, Qualifizierung und dem Umweltmanagementsystem. Ökologische Verbesserungen, die sich an einem Standort bewährt haben, setzen wir nach Möglichkeit auch an anderen Standorten um. Regelmäßige Schulungen und der Erfahrungsaustausch innerhalb der Belegschaft gewährleisten, dass Erkenntnisse unternehmensweit angewendet werden. Unser aktives Umweltmanagement trug maßgeblich dazu bei, dass es auch im Berichtsjahr 2023 im weltweiten Produktionsnetz keine signifikanten, mit Strafzahlungen verbundenen Umweltvorfälle gab.

### Wasser

In den Produktionswerken verfolgt die BMW Group das Ziel, auch den Wasserverbrauch kontinuierlich zu senken und damit möglichen Risiken bei der Wasserversorgung vorzubeugen. Zu diesem Zweck wird Abwasser aus den Lackierereien oder den Waschanlagen der Montage wieder aufbereitet. Darüber hinaus wird

gering verschmutztes Grauwasser in dem BMW Group Fahrzeugwerk Dadong (Shenyang, China) als Prozesswasser verwendet. In Regionen, in denen Wassermangel herrscht, achtet das Unternehmen auf eine ressourcenschonende Wassernutzung. So wird zum Beispiel am Produktionsstandort im indischen Chennai während der Monsunzeit Regenwasser gesammelt, das den Wasserbedarf bis zu 100% abdeckt. Der [↗ spezifische Trinkwasserverbrauch](#)<sup>2,3</sup> in der Automobilproduktion liegt mit 1,78 m<sup>3</sup> je produziertes Fahrzeug aufgrund des höheren Produktionsvolumens moderat unter dem Vorjahresniveau (2022: 1,90 m<sup>3</sup>/-6,3%). [↗ Wasserverbrauch im Detail](#)

### Abfall

Die BMW Group nutzt zur Abfallvermeidung aufeinander abgestimmte Recycling- und Aufbereitungskonzepte, die an die Abfallströme in den einzelnen Werken, an regional geltende gesetzliche Regelungen sowie an jeweils lokal vorhandene Entsorgungsstrukturen angepasst sind. Im Jahr 2023 wurden insgesamt 99,4%<sup>4</sup> (2022: 99,3%) der in der Produktion anfallenden Abfälle recycelt oder verwertet. Die [↗ Abfallmenge zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug](#) in der Automobilproduktion<sup>5</sup> verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 22,6% auf 2,12 kg (2022: 2,74 kg). Der starke Rückgang ist insbesondere auf die Umstellung eines Abfallstromes von Beseitigung auf Recycling in China zurückzuführen. Das hohe Niveau der Recycling- und Verwertungsquote in der BMW Group soll auch im Zuge der fortschreitenden Umstellung auf die Elektromobilität gehalten werden. [↗ GRI-Index: 306-4, 306-5, ↗ Abfallaufkommen im Detail, ↗ SASB-Index](#)

### Lösemittlemissionen

Die [↗ Lösemittlemissionen je produziertes Fahrzeug](#)<sup>6,7</sup> reduzierten sich im Berichtszeitraum erneut deutlich um 14,8% auf 0,52 kg (2022: 0,61 kg). Aufgrund der Fortschritte beim Einsatz lösemittelfreier Stoffe und der kontinuierlichen Optimierung unserer Lackierprozesse erwarten wir im kommenden Jahr einen weiteren leichten Rückgang des Emissionsniveaus. [↗ GRI-Index: 305-7](#)

### Biodiversität

Die BMW Group berücksichtigt an ihren Standorten auch die Biodiversität. Die BMW Group bewertet die Artenvielfalt im Kontext ihrer Werke beispielhaft im Rahmen ökologischer Beweissicherungsverfahren mithilfe eines Biodiversitätsindikators. Basierend

auf dieser Bewertung werden Maßnahmen zur Verbesserung dieser Lebensräume vorgeschlagen. Auch der Schutz der Biodiversität in den Anbauländern nachwachsender Rohstoffe ist uns ein Anliegen. In Indonesien unterstützen wir deshalb über das Projekt „Living Rubber“ lokale Naturschutzinitiativen, die sich für den Erhalt der Biodiversität und der Artenvielfalt engagieren. Des Weiteren analysieren wir derzeit biodiversitätsbezogene Auswirkungen sowie Chancen und Risiken, um entsprechende Ziele und nächste Schritte zu erarbeiten. [↗ GRI-Index: 304-2 \[1\]](#)

<sup>1</sup> Jeder Betreiber muss die Umweltauswirkungen gemäß dem Umweltmanagementsystem im Aspektregister beschreiben und Maßnahmen zur Verbesserung (zum Beispiel langfristige Ziele) aufzeigen.

<sup>2</sup> Effizienzkennzahl berechnet aus dem Trinkwasserverbrauch der Automobilproduktion (BMW Group Werke ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung).

<sup>3</sup> Der Trinkwasserverbrauch bezieht sich auf Wasser, das von einem externen Wasserversorger bezogen wird. Wenn ein Standort kein Wasser von einem externen Wasserversorger bezieht, wird die Hauptbezugsquelle dem Trinkwasser gleichgestellt. Dies gilt in den BMW Group Werken San Luis Potosí (Mexiko) und Araquari (Brasilien). In diesen Werken stellt Grundwasser die Hauptbezugsquelle dar.

<sup>4</sup> Abfall zur Beseitigung bezogen auf das Gesamtgewicht der Abfälle.

<sup>5</sup> Effizienzkennzahl berechnet aus dem Abfall zur Beseitigung der Automobilproduktion (BMW Group Werke ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung).

<sup>6</sup> Lösemittlemissionen (Volatile Organic Compounds = VOC) entstehen insbesondere im Lackierprozess und können durch neue Lackiertechnologie reduziert werden.

<sup>7</sup> Effizienzkennzahl berechnet aus den Lösemittlemissionen der Automobilproduktion (BMW Group Werke ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung).

## Energieeinsatz und CO<sub>2</sub>-Emissionen

Die BMW Group beabsichtigt, bis zum Jahr 2030 die CO<sub>2</sub>-Emissionen je produziertes Fahrzeug (Scope 1 und Scope 2) im Vergleich zum Basisjahr 2019 im Durchschnitt um 80% zu reduzieren. Auf die Produktion entfällt in der BMW Group der Großteil der [Scope-1- und Scope-2-Emissionen](#). Wie in der Vergangenheit setzen wir dabei auf Energieeffizienzmaßnahmen, die eigene Stromerzeugung aus regenerativen Quellen, den Bezug von Grünstrom aus Direktlieferverträgen sowie die Nutzung von Herkunftsnachweisen.

Die verbleibenden Emissionen<sup>1</sup> gehen zum überwiegenden Teil auf den Einsatz von Erdgas zurück. Hier stehen wir vor der Herausforderung, Erdgas durch nicht fossile Energieträger wie Biogas, grünen Wasserstoff oder Grünstrom zu ersetzen. Die Umstellung auf alternative Energiequellen hängt dabei maßgeblich von deren Verfügbarkeit, der technischen Umrüstung der Anlagen sowie politischen Rahmenbedingungen ab.

Als weiteren Beitrag zum Klimaschutz finanziert die BMW Group außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette verschiedene Klimaschutzprojekte in Höhe der im Berichtsjahr verbliebenen Scope-1- und Scope-2-Emissionen sowie der Kategorie „Dienstreisen“ in Scope 3.<sup>2</sup>

[Beitrag zum Klimaschutz außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette](#)

## Energiemanagement und -effizienz

Die BMW Group investiert kontinuierlich in die Energieeffizienz ihres weltweiten Produktionsnetzwerks. Das Unternehmen weist dabei den zentralen Strategieabteilungen, den regionalen Steuerstellen sowie den Werken auf lokaler Ebene klare Rollen mit entsprechender Verantwortung, Zielen und Berichtspflichten zu.

Nach den anhaltenden Einschränkungen durch die Corona-Pandemie und den Auswirkungen durch den Krieg in der Ukraine erhöhte sich das Produktionsvolumen im Berichtsjahr 2023 wieder deutlich. Durch die damit verbundene bessere Auslastung der Werke sank der spezifische Energieverbrauch in der Fahrzeugproduktion im Vorjahresvergleich auf 1,97 MWh je produziertes Fahrzeug (2022: 2,13 MWh/-7,5%). Der absolute Energieverbrauch in der BMW Group lag im Berichtszeitraum mit insgesamt 6.380.652 MWh volumenbedingt über dem Vorjahr (2022:

6.295.990 MWh/+1,3%). [Energieverbrauch im Detail](#), [GRI-Index: 302-1, 302-4](#)

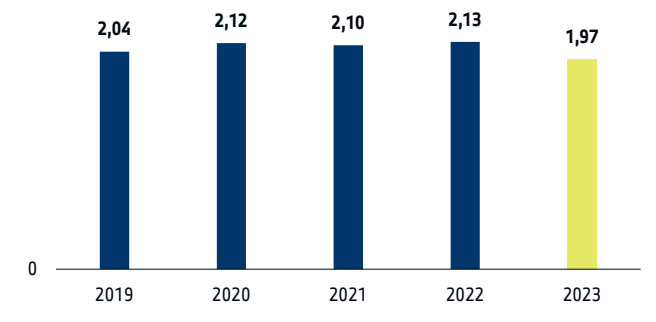
## Erneuerbare Energien

Weltweit nutzen alle BMW Group Produktionsstandorte sowie der überwiegende Teil der übrigen Standorte der BMW Group Grünstrom. Dieser stammt entweder aus Eigenerzeugung, dem Direktbezug oder geht auf die Verwendung von Energy Attribute Certificates zurück (beispielsweise Herkunftsnachweise).

Gegenwärtig kann die BMW Group ihren Energiebedarf nicht vollständig durch die Eigenproduktion erneuerbarer Energien decken. Daher kauft das Unternehmen Energie aus regenerativen Quellen zu, zum Beispiel mittels Power Purchase Agreements (PPAs). Der direkt bezogene Grünstrom aus definierten Erzeugungsanlagen kommt beispielsweise in der Produktion des BMW iX<sup>3</sup> und BMW i4<sup>3</sup> zum Einsatz.

## Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug<sup>4,5</sup>

in MWh



Die BMW Group verfolgt das Ziel, die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu verringern. Dazu prüfen wir an allen Produktionsstandorten, ob auf Erdgas verzichtet und dieses beispielsweise durch elektrischen Strom, Biogas, Wasserstoff oder Geothermie ersetzt werden kann.

<sup>1</sup> Soweit in CO<sub>2</sub>-Bilanz erfassbar, Market-based-Methode gemäß GHG Protocol.

<sup>2</sup> Definition Beyond Value Chain Mitigation (Beitrag zum Klimaschutz außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette) siehe [Glossar](#).

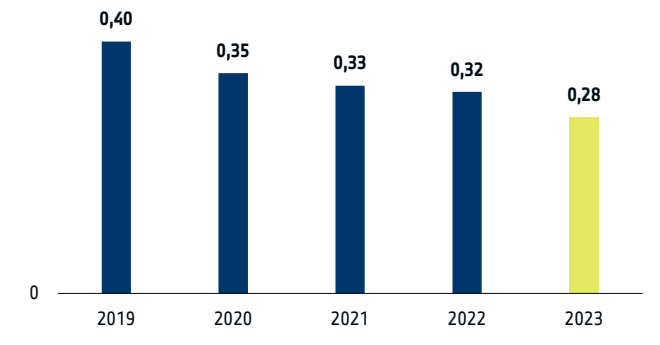
<sup>3</sup> [Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben](#).

<sup>4</sup> Effizienzkennzahl berechnet aus den absoluten Energieverbräuchen (bereinigt um KWK-Verluste) der Automobilproduktion (BMW Group Werke, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung).

<sup>5</sup> Wert des Basisjahrs 2016 zum Reduktionsziel -25% bis 2030: 2,21. Dieser ist mit begrenzter Sicherheit geprüft.

## CO<sub>2</sub>-Emissionen der BMW Group Standorte je produziertes Fahrzeug<sup>1</sup>

in t



### CO<sub>2</sub>-Emissionen an den Standorten

Durch einen Rückgang des Energieverbrauchs bei gleichzeitig gestiegenem Produktionsvolumen sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen je produziertes Fahrzeug<sup>1</sup> an den Standorten der BMW Group um 12,5% auf 0,28 t CO<sub>2</sub> gesunken (2022: 0,32 t CO<sub>2</sub>). Gegenüber dem Basisjahr 2019 entspricht das einer Reduzierung um 30,0%.

Die absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen an den BMW Group Standorten lagen mit 705.398 t CO<sub>2</sub> auf Vorjahresniveau (2022: 705.417 t CO<sub>2</sub>). Die milden Temperaturen sorgten demgegenüber dafür, dass der Einsatz von Erdgas zu Heizzwecken reduziert werden konnte.

↗ [CO<sub>2</sub>-Bilanz](#), ↗ [GRI-Index: 305-1, 305-2, 305-3, 305-5](#)

### Beitrag zum Klimaschutz außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette

Die direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen der BMW Group Standorte liegen bereits heute innerhalb des 1,5°C-Pfades, der für das Unternehmen berechnet wurde. ↗ [CO<sub>2</sub>-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette reduzieren](#)

Die BMW Group arbeitet mit Nachdruck an der technisch möglichen, substantziellen Verringerung der Scope-1- und Scope-2-Emissionen, um dieses Ziel weiterhin für jedes Geschäftsjahr zu

erreichen. Darüber hinaus unterstützen wir Projekte zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette. Diese Initiativen unterstützen wir freiwillig, ohne dass diese auf die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele der BMW Group angerechnet werden.

In Zusammenarbeit mit Partnern wie atmosfair oder First Climate unterstützen wir Klimaschutzprojekte aus dem freiwilligen Markt in voller Höhe unseres Bilanzumfangs der Scope-1- und Scope-2-Emissionen<sup>2</sup> sowie der Scope-3-Kategorie „Dienstreisen“. Diese Projekte werden von unabhängigen Institutionen nach internationalen Standards zertifiziert und müssen strenge Kriterien erfüllen wie zum Beispiel die Zusätzlichkeit und Dauerhaftigkeit der erzielten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduzierung. Zudem ist es uns wichtig, dass die Projekte im globalen Süden einen gesellschaftlichen Nutzen gemäß den SDGs stiften. Dazu zählen beispielsweise Initiativen, die zu eigenem Einkommen führen, oder Programme, die Erkrankungen vorbeugen. ↗ [GRI-Index: 305-5](#)

### CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Transportlogistik

Mit dem Projekt Green Transport Logistics verfolgt die BMW Group bereits seit 2015 das Ziel, Transporte auch innerhalb ihres weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks emissionsreduziert durchzuführen. Im Rahmen dessen werden seit 2023 für den LKW-Verkehr im Stammwerk München neben Biokraftstoffen zweiter Generation (zum Beispiel HVO 100, hergestellt aus Rest- und Abfallstoffen) auch zunehmend schwere Nutzfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb eingesetzt. In der Produktionsversorgung in Deutschland wurde erstmals auch der Einsatz von Bio-LNG auf der Straße erprobt. Daneben ist die BMW Group seit 2019 an dem Forschungsprojekt „H2Haul“ und seit 2022 an dem Forschungsprojekt „HyCET“ beteiligt, um frühzeitig Erfahrungen beim Einsatz von Wasserstoff in LKW zu sammeln.

Etwa die Hälfte der produzierten Fahrzeuge verlässt die Werke der BMW Group auf dem Schienenweg. In Deutschland erfolgt bereits ein wesentlicher Umfang der Bahntransporte für die Produktion und den Teilvertrieb mit Grünstrom. **1]**

<sup>1</sup> Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO<sub>2</sub>-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2 Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA (jeweils in der aktuellen, gültigen Version: 12/2023) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO<sub>2</sub> der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (zum Beispiel Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung). ↗ [Glossar](#).

<sup>2</sup> Auf Basis der Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2 Guidance.

# EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

## [[ Lieferketten und Lieferantennetzwerk

Die BMW Group bündelt im Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk die weltweite Beschaffung und Qualitätssicherung von Produktionsmaterial, Rohstoffen, Komponenten, Investitionsgütern und Dienstleistungen sowie die Produktion von im eigenen Haus hergestellten Fahrzeug-Komponenten.

Die Themenschwerpunkte im Einkauf und Lieferantennetzwerk sind im Wesentlichen:

- die Versorgungssicherheit der Werke zu gewährleisten
- resiliente Lieferketten in einem geopolitischen Umfeld mit vielen Herausforderungen auszubauen
- qualitativ hochwertige Komponenten zu wettbewerbsfähigen Preisen zu beschaffen
- innovative Lösungen frühzeitig zu erkennen
- Prozesse innerhalb des Lieferantennetzwerkes weiter zu digitalisieren
- soziale und ökologische Standards im Lieferantennetzwerk zu verankern

## Versorgungssicherheit

Das Jahr 2023 war einerseits von stabileren Lieferketten, andererseits aber auch von steigenden Materialpreisen durch die weltweit gestiegene Inflation geprägt. Dadurch entstanden für die BMW Group höhere Kosten, in erster Linie bei Rohstoffen, Halbleitern, Energie und Transport. Hinzu kam auch 2023 eine insgesamt herausfordernde Versorgungslage. Insbesondere die Situation bei Halbleitern bleibt für einige Technologien auch im laufenden Geschäftsjahr weiter anspruchsvoll. [↗ Prognose, Risiken und Chancen](#)

Ein zusätzliches Risiko entsteht durch Naturkatastrophen. Im Berichtsjahr führten großflächige Überschwemmungen in Slowenien zu Lieferschwierigkeiten. Im Hinblick auf klimatische Veränderungen und die Zunahme von Extremwetterereignissen

kann dies die künftige Planung erschweren. Die BMW Group kann die Auswirkungen dieser unerwarteten Ereignisse durch ihr flexibles Versorgungsnetzwerk abmildern und damit die Lieferfähigkeit für Fahrzeuge weitestgehend sicherstellen.

Um die Auswirkungen des Ukraine-Krieges auf die europäischen Werke zu verringern, hat die BMW Group mit ihren Partnern seit 2022 umfangreiche Maßnahmen ergriffen. So bezieht das Unternehmen weiterhin Komponenten aus der Westukraine. Parallel dazu haben unsere Partner zusätzliche Produktionsstandorte außerhalb der Ukraine aufgebaut. Die Versorgung unserer Werke mit Kabelbäumen hat sich dadurch weitgehend normalisiert, wird jedoch kontinuierlich überwacht.

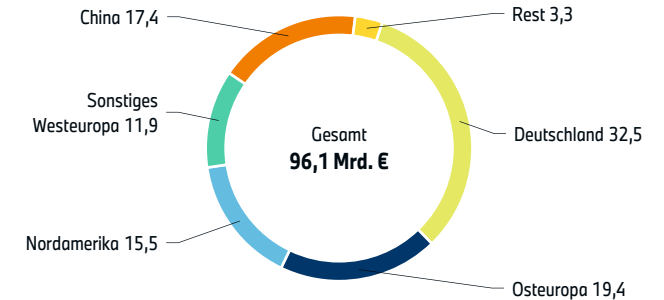
## Ausbau resilienter Lieferketten

Im Berichtsjahr konnte sich die BMW Group grundsätzlich auf stabile Lieferketten verlassen, auch wenn geopolitische Krisen sowie die Verfügbarkeit kritischer Rohstoffe die Beschaffung erschwerten. Preissteigerungen im Weltmarkt verstärkten die angespannte Beschaffungssituation. Der BMW Group RiskHub leistet einen wichtigen Beitrag, unsere globalen Lieferketten resilienter zu gestalten. So können Risiken zum Beispiel durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) früher erkannt werden. Im Aufbau des digitalen Ökosystems Catena-X sehen wir den Schlüssel für einen standardisierten Datentransfer über die gesamte Wertschöpfungskette.

Die BMW Group verfolgt das Prinzip, Fahrzeug-Komponenten nach Möglichkeit in der Nähe ihrer Produktionsstandorte zu beschaffen. Daher sind wir in allen wichtigen Märkten mit lokalen Einkaufsteams vertreten, um lokale Risiken und Chancen schnell zu erkennen und flexibel auf die jeweiligen Marktumstände reagieren zu können. Vor dem Hintergrund geostrategischer Aspekte gewinnt außerdem eine resiliente Ausrichtung der Lieferketten zunehmend an Bedeutung. Dies berücksichtigt die BMW Group verstärkt bei der Auswahl ihrer Partner.

## Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group\*

in %



\* Direkter und indirekter Einkauf.

## Risikomanagement im Einkauf

Für die Steuerung im Lieferantennetzwerk ist ein vernetztes Risikomanagement grundlegend. Es greift präventiv bei Lieferantennominierungen ein. Darüber hinaus identifiziert und bewertet es reaktiv drohende Versorgungsengpässe. Der RiskHub der BMW Group wertet dazu Informationen aus externen, öffentlich verfügbaren Datenquellen hinsichtlich potenzieller Risiken wie Naturkatastrophen oder Finanzrisiken aus. Dabei kommen moderne Methoden aus den Bereichen KI und Big Data Analytics zum Einsatz. Bei ausgewählten Themen wie der Versorgung mit Halbleiter-Komponenten bezieht die BMW Group in die Risikobetrachtung auch Standorte von Sublieferanten mit ein.

Zur Vermeidung von Cyberrisiken und für einen effektiven Umgang mit einer steigenden Zahl von Lieferantenvorfällen setzt die BMW Group unverändert auf die Zertifizierung der Lieferanten nach dem Automotive-Standard TISAX. Für den Einkauf von direktem und indirektem Material ist bei Lieferanten, die konkrete Relevanzkriterien erfüllen, TISAX fester Bestandteil des Vergabeprozesses und Vertragsbestandteil. Mit der Initiative zu gemeinschaftlichen Analysen der IT-Sicherheit und durch regelmäßigen Informationsaustausch über ein B2B-Portal befähigen wir zusätzlich das Lieferantennetzwerk zu einer höheren Resilienz.]]

Über das schnell wachsende Cyberisiko wird intern als auch extern mit einem zunehmenden Schulungsangebot und Informationsveranstaltungen aufgeklärt.

### Rohstoffsicherung und -strategie

Die volatile Situation am Energie- und Rohstoffmarkt prägte den Einkauf im Verlauf des Jahres 2023 maßgeblich. Die langfristige Versorgung mit kritischen Rohstoffen für die Elektromobilität bleibt eine strategische Herausforderung. Um die Versorgungssicherheit zu erhöhen und die Rohstoffbeschaffung aus verantwortungsvollen Quellen zu fördern, setzt die BMW Group unter anderem auf den Direkteinkauf von Lithium und Kobalt. Darüber hinaus analysiert die BMW Group die Entwicklung von Rohstoffpreisen und sichert Preisschwankungen ab – sofern der Kapitalmarkt die Möglichkeit dazu bietet. [↗ Rohstoffpreisrisiken und -chancen](#)

Für die BMW Group ist eine verantwortungsvolle Rohstoffbeschaffung das Ergebnis einer ganzheitlichen Betrachtung, die betriebswirtschaftliche, ökologische und soziale Aspekte mit einbezieht. Unseren Anspruch zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards sowie Menschenrechten in unseren Rohstofflieferketten haben wir unter anderem in unserem [↗ BMW Group Supplier Code of Conduct](#) formuliert. Darin verpflichten wir unsere Tier-1-Lieferanten, unsere Anforderungen an vorgelagerte Sublieferanten weiterzugeben. Darüber hinaus bestehen rohstoffspezifische Stellungnahmen wie das [↗ High-Level Commitment für nachhaltigen Naturkautschuk](#).

Jährliche Risikoanalysen bilden die Basis, um rohstoffspezifische Präventions- und Abhilfemaßnahmen zur Reduzierung von Umwelt- und Menschenrechtsrisiken umzusetzen. Zentrale Ansatzpunkte sind dabei der Verzicht, die Substitution oder die Reduzierung von Primär-Risikrohstoffen. Dabei ist insbesondere die Sekundär-Rohstoff-Strategie der BMW Group von zentraler Bedeutung [↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien](#). Darüber hinaus setzen wir insbesondere auf eine enge Zusammenarbeit mit unseren Partnern im Lieferantennetzwerk sowie in Multi-Stakeholder-Initiativen und -Projekten. Wir nutzen wissenschaftliche Erkenntnisse, um den Prozess der Rohstoffgewinnung noch besser zu verstehen und bei der Risikoanalyse entsprechend berücksichtigen zu können. [↗ Lithium-Studie](#)

Einen Fokus legt die BMW Group unter anderem auf die Konfliktmineralien Zinn, Tantal, Wolfram und Gold (3TG). Durch den Einsatz standardisierter Instrumente der Responsible Minerals Initiative (RMI) kann die BMW Group eingesetzte Rohstoffe bis zur Hütte zurückverfolgen. Für weitere Rohstoffe nutzen wir jeweils bestehende Zertifizierungen. Darüber hinaus wirkt die BMW Group daran mit, Zertifizierungsstandards für kritische Wertschöpfungsstufen zu entwickeln, beispielsweise im Rahmen der Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA), und engagiert sich für deren Implementierung bei den Lieferanten. Weitere Details sowie Rohstoffsteckbriefe finden sich [↗ online](#). [↗ SASB-Index](#)

Die BMW Group hat sich zudem zum Ziel gesetzt, bei ausgewählten Rohstoffen positive Wirkung durch lokale Entwicklungsprojekte zu generieren. Dies betrifft aktuell die Rohstoffe Lithium, Mica, Kobalt und Naturkautschuk.

### Einkauf von Batteriezellen

Die BMW Group plant, ab 2025 eine neue Generation von Batteriezellen einzusetzen. Dazu haben wir Verträge mit unseren Partnern geschlossen, die uns jährlich Produktionskapazitäten in Europa, China und in den USA zusichern. Strategisch bauen wir Lieferketten für Batteriezellen in der Nähe unserer Produktionsstätten auf und stärken damit den Ansatz „local for local“. Im Berichtsjahr sind wir dafür eine neue Partnerschaft in Nordamerika eingegangen, um die Batteriezell-Lieferkette resilient aufzustellen.

Zur weiteren Stärkung dieser Resilienz sollen auch vorgelagerte Wertschöpfungsschritte kritischer Komponenten nach Abwägung von geopolitischen Risiken und Wirtschaftlichkeit in den jeweiligen Regionen lokalisiert werden. Damit möchte die BMW Group die geopolitische Abhängigkeit und das damit verbundene Risiko reduzieren und eine höhere Widerstandsfähigkeit gegenüber externen Ereignissen erreichen.

Die BMW Group wird im Zuge der neuen Generation von Batteriezellen bei Kobalt, Lithium und Nickel auch Sekundärrohstoffe einsetzen und Grünstrom beziehen und hat hierfür bereits Verträge sowie Vereinbarungen mit Lieferanten geschlossen. Dies wird unseren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der neuen Batteriezelle im

Vergleich zur bisherigen Generation in der Lieferkette weiter reduzieren. [↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette](#)

### Inhouse-Fertigung als strategischer Wettbewerbsvorteil

Die BMW Group untersucht ihre Produktumfänge regelmäßig hinsichtlich ihrer Profitabilität und ihrer strategischen Bedeutung. Die Ausrichtung auf die Elektromobilität, die Digitalisierung sowie die Nachhaltigkeit stehen hierbei im Fokus. In diesen zentralen Transformationsfeldern baut die BMW Group bei strategisch wichtigen Komponenten gezielt und langfristig eigene Kompetenzen auf. Durch die Inhouse-Fertigung möchte die BMW Group zudem zur eigenen Versorgungssicherheit und Innovationsleistung beitragen, wie zum Beispiel mit dem Steuergerät des Hochvoltspeichers oder Teilmengen der elektrischen Antriebsmaschine. Zugleich möchten wir damit unsere Prozesskompetenz in relevanten Technologien zur Qualitätsführung und Befähigung im Lieferantennetzwerk stärken.

### Qualitätssicherung

Qualität ist ein Versprechen an unsere Kunden sowie ein entscheidendes Merkmal im Wettbewerb und ein wichtiger Schlüsselfaktor für den Erfolg der BMW Group. Das Qualitätsmanagementsystem ist dabei Grundlage für die kontinuierliche Verbesserung der Qualität von Produkten, Prozessen und Dienstleistungen. Es besteht aus einem vernetzten Gesamtsystem, das den gesamten Produktentstehungsprozess, die Industrialisierung sowie die Serienproduktion in Hausfertigung und im Lieferantennetzwerk umfasst. Die Schritte werden dabei gemäß Bedarf durch unsere Qualitätsexpertinnen und -experten begleitet. Ziel ist es, präventiv und systematisch sicherzustellen, dass alle Qualitätsanforderungen stets erfüllt werden.

### Innovationen

Durch Kooperationen mit Technologiepartnern und den Aufbau neuer Netzwerke gelingt es uns, Innovationen in unseren Fahrzeugen schnell umzusetzen. In diesem Zusammenhang arbeiten wir unter anderem eng mit der [↗ BMW Startup Garage](#) und [↗ BMW i Ventures](#) zusammen.

Die Fachbereiche vernetzen sich in Technologieclustern, um den Fokus auf Innovationsscreenings zu stärken. Eine Umsetzung erfolgt beispielsweise durch strategische Lieferanten-]]



[[ Dialogformate (Future Vision DeepDive). Die Erkenntnisse aus dem Lieferantennetzwerk werden systematisch in den Technologieclustern verarbeitet.

#### Digitalisierung in der Lieferkette

Für die BMW Group ist der digitale Informationsfluss über die gesamte Lieferkette hinweg eine notwendige Voraussetzung, um ein resilienteres und flexibleres Management der Lieferketten zu etablieren.

Catena-X ist die wegweisende Initiative in der Automobilindustrie zur Digitalisierung der Liefer- und Wertschöpfungsketten zwischen Automobilherstellern, Lieferanten und Sublieferanten sowie künftig auch Recyclingunternehmen. Die digitale Plattform ermöglicht es den Partnern der Wertschöpfungsketten, zentrale Herausforderungen der Industrie wie Resilienz, Nachhaltigkeitsziele und Regulatorik durch digitale Kollaboration zu meistern. Nach zwei Jahren Entwicklungsarbeit, zu der die BMW Group als Konsortialführer wesentlich beigetragen hat, wurde 2023 erfolgreich eine Beta-Testphase durchgeführt. Pilotprojekte wurden unter anderem in der BMW Komponentenfertigung durchgeführt. Diese lieferten wertvolle Erkenntnisse für innovative Datenverarbeitungsmethoden in einer Produktionsumgebung. Seit Oktober 2023 befindet sich Catena-X im Roll-Out.

Die BMW Group legt den Schwerpunkt auf die Bauteilrückverfolgung entlang mehrstufiger Lieferketten, die kooperative Root-Cause-Analyse für mögliche Qualitätsprobleme sowie die Erfassung von CO<sub>2</sub>-Daten in den Lieferketten. Im Jahr 2024 wird das Unternehmen zusammen mit seinen Lieferanten die Implementierung weiter voranbringen, zusätzliche Use Cases zu Digitalisierung erarbeiten und für strategisch relevante Komponenten über das Industrienetzwerk skalieren. Eine wichtige Weiterentwicklung ist die Bereitstellung digitaler Produktpässe. Diese bieten produktspezifische Daten für Komponenten wie beispielsweise Batterien oder auch für das Gesamtfahrzeug. Auf Basis von Informationen der n-Tier-Lieferkette über Catena-X stehen insbesondere Daten zur Herkunft, zur Materialzusammensetzung oder zum Recycling zur Verfügung.

#### Soziale und ökologische Verantwortung

Für die BMW Group ist das verantwortungsbewusste Management von Lieferketten fester Bestandteil einer guten Unternehmensführung. Im Berichtsjahr haben wir unsere etablierten Prozesse weiterentwickelt. Die Anforderungen und Erwartungen der BMW Group an ihre Lieferanten sind im [BMW Group Supplier Code of Conduct](#) festgehalten und als integraler Bestandteil der Einkaufsbedingungen vertraglich verankert. [↗ GRI-Index: 2-23, 3-3, 407-1, 408-1](#)

Der übergreifende Ansatz der BMW Group zur Achtung von Menschenrechten und Sozialstandards entlang der gesamten Wertschöpfungskette findet sich im Kapitel [Compliance und Menschenrechte](#).

#### Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk

Ein mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess institutionalisiert unsere Verantwortung für Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette. Bei der Umsetzung ihrer Sorgfaltspflichten innerhalb ihrer Geschäftsprozesse setzt die BMW Group auf standardisierte Prüfverfahren. Daneben kooperiert sie mit Initiativen und Verbänden wie der Responsible Business Alliance (RBA) oder Drive Sustainability. Dabei orientieren wir uns an den über den Branchendialog Automobilindustrie erarbeiteten Handlungsanleitungen und engagieren uns unter anderem für den Aufbau eines branchenweiten Beschwerdemechanismus.

#### — Risikoanalyse

Die BMW Group beobachtet und bewertet die Nachhaltigkeitsrisiken in ihrem Lieferantennetzwerk bei Geschäftsbeziehungen für potenzielle und aktive Lieferantenstandorte. Um abstrakte Umwelt- und Menschenrechtsrisiken zu identifizieren und zu bewerten, greift die BMW Group auf verschiedene interne und externe Datenquellen zurück wie länder- und warengruppenspezifische Indikatoren sowie Medienanalysen auf Konzern- und Standortebene. Zur konkreten Risikoanalyse bei Tier-1-Lieferanten verwendet die BMW Group standardisierte Nachhaltigkeitsfragebogen und beauftragt externe Vor-Ort-Prüfungen (Assessments). Basis für die Risikoanalyse bei n-Tier-Lieferanten ist ein Supply Chain Mapping. Die BMW Group arbeitet

kontinuierlich daran, die Transparenz über die gesamte Lieferkette hinweg zu erhöhen. [↗ GRI-Index: 2-24, 308-1, 414-1](#)

#### — Prävention und Abhilfe

Vor der Unterzeichnung eines Vertrags mit der BMW Group verpflichten sich unsere Lieferanten, bei identifizierten Risiken im Rahmen der konkreten Risikoanalyse erforderliche Präventions- oder Abhilfemaßnahmen sowie Kontrollmaßnahmen zu einem vereinbarten Zieltermin zu implementieren oder zu erweitern. Diese sind risikobasiert von deren Lieferanten einzufordern und nachzuhalten. Diese Maßnahmen, die im Rahmen der Vergabe über den branchenweiten Fragebogen von [Drive Sustainability](#) abgefragt, validiert und evaluiert werden, dienen der Minimierung potenzieller Risiken oder der Behebung bestehender Defizite [↗ Weitere GRI-Informationen](#), [↗ Nachhaltigkeitsbewertung relevanter Lieferantenstandorte](#). Bei Lieferanten von produktionsbezogenen Gütern und Leistungen erfolgt dieses Online-Assessment ab einem bestimmten Vergabevolumen und modular in Abhängigkeit von der Unternehmensgröße. Die erfolgreiche Umsetzung hat hierbei spätestens bis zum Produktionsstart zu erfolgen. Bei Lieferanten von nicht produktionsbezogenen Gütern und Leistungen erfolgt dieses Vorgehen zusätzlich in Abhängigkeit von länder- und warengruppenspezifischen Risiken. Der Umfang der Präventionsmaßnahmen orientiert sich dabei an den potenziellen Risiken, der Art und dem Umfang der Geschäftstätigkeit und der Größe des Lieferanten. Begleitend zu diesen Präventionsmaßnahmen bieten wir Schulungen zum Thema Nachhaltigkeit in der Lieferkette an. Diese sind für interne Einkäufer teilweise verpflichtend, daneben adressieren wir auf freiwilliger Basis Prozesspartner sowie Lieferanten.

Bei Lieferanten in Hochrisikoregionen oder Hochrisikowarengruppen hat die BMW Group zusätzliche Kontrollmechanismen implementiert. Ein wichtiges Instrument hierzu sind Prüfungen zu Umwelt- und Sozialstandards am Lieferantenstandort mittels industrieübergreifender Assessmentprogramme der Responsible Business Alliance (RBA) und der Responsible Supply Chain Initiative (RSCI) des VDA. Im Berichtsjahr haben wir auf diesem Weg insgesamt 95 potenzielle und aktive Lieferantenstandorte überprüft (2022: 49). Wir haben uns zum Ziel gesetzt, dass alle Standorte von Tier-1-Lieferanten, bei denen ein Assessment

[[ stattgefunden hat, die jeweils lokal geltenden gesetzlichen Anforderungen zur Nachhaltigkeit sowie internationale Menschenrechtsstandards (BMW Group Mindestanforderungen) erfüllen. Im Jahr 2023 wurde bei 17 der 19 durchgeführten Abschlussassessments festgestellt, dass alle in Initialassessments identifizierten Verstöße gegen Mindestanforderungen der BMW Group (Priority Non-Conformities) abgestellt wurden. In zwei Fällen konnte im durchgeführten Abschlussassessment noch nicht bestätigt werden, dass die vereinbarten Maßnahmen umgesetzt wurden. Hier hat die BMW Group inzwischen gemeinsam mit den Lieferanten die Maßnahmenumsetzung abgeschlossen. Deren Überprüfung durch ein erneutes Assessment erfolgt 2024. [↗ GRI-Index: 2-24, 308-2, 414-2](#)

#### — Wirksamkeit und Beschwerdemechanismen

Hinweise auf mögliche Verstöße gegen die Anforderungen der BMW Group zur Nachhaltigkeit im Lieferantennetzwerk können unter anderem über den BMW Group Human Rights Contact Supply Chain abgegeben werden. Ergänzend nutzen wir den standardisierten Beschwerdemechanismus RBA Voices. Darüber hinaus stehen Hinweisgebersysteme zur Verfügung, um mögliche Rechtsverstöße aufzudecken und zu melden. Unser Ziel ist es, dass alle substantiierten Hinweise zu Umwelt- oder Menschenrechtsverstößen durch die Vereinbarung von Abhilfemaßnahmen behoben werden. Weitere Informationen zu Hinweisgebersystemen bei der BMW Group finden sich im Kapitel [↗ Compliance und Menschenrechte](#) sowie auf der [↗ Website](#).

Falls erforderlich, setzen wir die Geschäftsbeziehung während der Bemühungen zur Risikominimierung temporär aus. Ein Abbruch der Geschäftsbeziehung erfolgt nur, wenn uns kein anderes wirksames Mittel zur Verfügung steht und wir unser Einflussvermögen nicht weiter erhöhen können. Letzterem wirken wir durch eine sorgfältige Lieferantenauswahl sowie Befähigung und Zusammenarbeit mit Lieferanten im Hinblick auf die Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitsleistung entgegen. Im Berichtsjahr musste keine bestehende Lieferantenbeziehung aufgrund schwerwiegender Nachhaltigkeitsverstöße beendet werden. [↗ GRI-Index: 2-24, 3-3, 308-1, 414-1](#)

#### CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette

Das Ziel der BMW Group ist es, die Dekarbonisierung in der eigenen Lieferkette voranzutreiben [↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette reduzieren](#). Dazu haben wir in unserem Lieferantennetzwerk CO<sub>2</sub>-reduzierende Maßnahmen<sup>1</sup> als Vergabekriterium etabliert. Die BMW Group befähigt ihre Lieferanten gezielt mit Online-Schulungsformaten über die BMW Group Partner Academy und stellt für Partnerworkshops zusätzlich Präsenzformate unter anderem im BMW Group Werk Landshut zur Verfügung. [↗ GRI-Index: 3-3](#)

Im Jahr 2023 stieg die Zahl unserer vertraglichen Vereinbarungen mit Lieferanten über CO<sub>2</sub>-reduzierende Maßnahmen auf 707 Vergaben (2022: 468 Vergaben). Dazu gehörten Vereinbarungen zur Nutzung von Sekundärrohstoffen, Biomaterialien sowie die Nutzung von CO<sub>2</sub>-reduzierten Stahlrouten. Die größte Wirkung zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung in der Lieferkette bietet aus unserer Sicht jedoch Grünstrom.<sup>2</sup> Die BMW Group macht seine Verwendung bei direkten Lieferanten (Tier-1) und für energieintensive Prozesse in der Vorkette (n-Tier) zu einem Kriterium für Neuvergaben bei CO<sub>2</sub>-intensiven Bauteilen und Materialien. Im Berichtszeitraum haben wir derartige Vereinbarungen bei 676 Vergaben abgeschlossen (2022: 343 Vergaben). Darüber hinaus schließen wir seit Mitte 2021 Rahmenvereinbarungen zur Nutzung von Grünstrom<sup>2</sup> mit unseren Lieferanten. Im Jahr 2023 hatte die BMW Group 72 gültige Grünstromrahmenverträge mit den größten Lieferanten (2022: 46). Die BMW Group hat im Berichtsjahr einen Ansatz entwickelt, um Konzepte von Lieferanten zur Nutzung von Grünstrom bereits vor der Serienproduktion zu überprüfen. [1\]](#)

Zusätzlich setzen wir weiterhin auf die jährliche Nachprüfung von CO<sub>2</sub>-reduzierenden Maßnahmen in der Serienproduktion durch einen externen Dienstleister. Die BMW Group hat im Jahr 2023 die Einhaltung von vertraglich vereinbarten CO<sub>2</sub>-reduzierenden Maßnahmen in der Lieferkette bei 72 Lieferanten überprüft (2022: 23). Im Ergebnis verringerte die BMW Group im Berichtszeitraum die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette um rund 1,7 Mio. t CO<sub>2</sub>. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette und in der Logistik lagen für die BMW Group im Berichtsjahr weltweit bei durchschnittlich 13,9 t CO<sub>2</sub>e je produziertes Fahrzeug (t CO<sub>2</sub>e)<sup>3</sup>. Die zunehmende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte führt

erwartungsgemäß zu steigenden Emissionen in der Lieferkette. Wir gehen davon aus, dass sich der aktuelle Trend durch die Umsetzung von CO<sub>2</sub>-reduzierenden Maßnahmen bis spätestens 2026 umkehren wird.

[[ Wir nutzen weiterhin das Carbon Disclosure Project (CDP) Supply-Chain-Programm, um die Leistungsfähigkeit der Lieferkette in Bezug auf die Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu beurteilen. Lieferanten werden dabei unterstützt, Ziele zur CO<sub>2</sub>-Reduktion zu definieren, diese im Geschäftsprozess zu verankern und über die geleisteten CO<sub>2</sub>-Reduktionen zu berichten. Damit verknüpft ist ein Rating, aus dem wir Maßnahmen für die Lieferantenentwicklung und -befähigung ableiten. Im Jahr 2023 haben 282 Lieferanten an dem Rating teilgenommen (84% des produktionsrelevanten Einkaufsvolumens). [1\]](#)

<sup>1</sup> Hierunter fasst die BMW Group Maßnahmen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren, wie die Nutzung von Grünstrom, Sekundärrohstoffeinsatz, neue Herstellverfahren von Rohstoffen oder Produkt- bzw. Materialinnovationen, wie z.B. Biomaterialien. Kompensationsmaßnahmen zählen entsprechend nicht dazu.

<sup>2</sup> Eigenerzeugung, Direktbezug oder sogenannte Energy Attribute Certificates (z.B. Herkunftsnachweise).

<sup>3</sup> Das Vorgehen zur Ermittlung der Kennzahlen wird im Glossar erklärt. Die Methode zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette und Logistik hat sich im Berichtsjahr 2023 geändert. [↗ Glossar](#).

## MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

115 Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterentwicklung

118 Gesundheit und Leistungsfähigkeit

120 Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion

122 Gesellschaftliches Engagement

# MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

## ARBEITGEBER-ATTRAKTIVITÄT UND MITARBEITERENTWICKLUNG

[[ Zukunftsfähige Arbeitsplätze bei attraktiven Rahmenbedingungen bilden die Grundlage dafür, dass sich Menschen für die Arbeit bei der BMW Group entscheiden. Wir wollen eine sichere Perspektive bieten sowie die Möglichkeit geben, persönlich zu wachsen und die Zukunft des Unternehmens mitzugestalten. Das ist für die BMW Group die Basis, im Wettbewerb um talentierte Fachkräfte dauerhaft erfolgreich zu sein. ]]

Zum 31. Dezember 2023 beschäftigte die BMW Group weltweit insgesamt 154.950 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dies entspricht einem leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr (2022: 149.475/+3,7%) [↗ Weitere GRI-Informationen](#). Damit setzten wir den Beschäftigungsaufbau insbesondere in den Bereichen Entwicklung und IT sowie in unserem weltweiten Produktionsnetzwerk fort. [↗ GRI-Index: 2-7, 2-8](#)

### [[ Kompetenzen für die Zukunft entwickeln

Die Transformation der Automobilbranche insbesondere im Hinblick auf Elektrifizierung und Digitalisierung ist mit tiefgreifenden Veränderungen verbunden. Den damit einhergehenden Herausforderungen für die Beschäftigungsstruktur stellt sich die BMW Group vorausschauend durch gezielten Kompetenzauf- und -umbau. Im Rahmen unseres integrativen Just-Transition-Ansatzes gestalten wir aktiv eine sozialverträgliche

Transformation unserer Beschäftigten durch umfassende Qualifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen.

Im Jahr 2023 hat die BMW Group mit der Trainingskampagne Digital Boost den flächendeckenden Aufbau von Digitalkompetenzen im Unternehmen weiter beschleunigt. Weitere Schwerpunkte der Weiterbildungsmaßnahmen lagen auch im Berichtsjahr in den Zukunftsfeldern Elektrik und Elektronik, Data Analytics, künstliche Intelligenz sowie innovative Produktionstechnologien und neue Arbeitsmethoden.

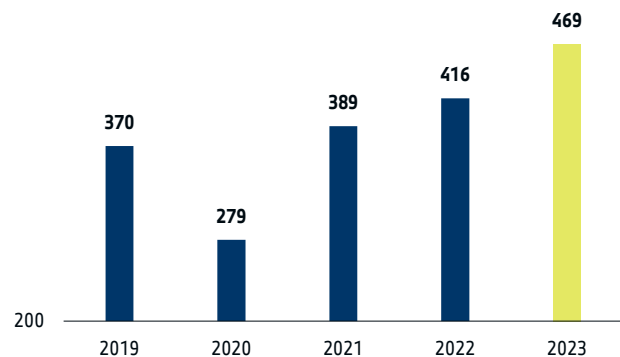
Die Fortschritte unserer unternehmensweiten Qualifizierungsmaßnahmen spiegeln sich auch in den Teilnehmerzahlen\* wider, die mit rund 1,4 Mio. deutlich über dem Vorjahr lagen (2022: 1 Mio.). Auch die Weiterbildungsstunden je Mitarbeitenden stiegen 2023 an und betragen durchschnittlich 23,7 Stunden (2022: 21,6) [↗ Weitere GRI-Informationen](#). ]] Mit insgesamt 469 Mio. € lagen die Investitionen in die Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten erneut über dem Vorjahr (2022: 416 Mio. €). [↗ GRI-Index: 404-1, 404-2](#)



\* Die Teilnehmeranzahl berücksichtigt, dass es Mitarbeitende gibt, die innerhalb des Berichtsjahres mehrere Trainingsveranstaltungen besucht haben.

## Investitionen in Aus- und Weiterbildung<sup>1</sup>

in Mio. €



## [[ Nachwuchs gewinnen und fördern

Die BMW Group bietet ein umfassendes Programm mit vielfältigen Einstiegsmöglichkeiten an, um Nachwuchstalente zu gewinnen, zu fördern und den Kompetenzaufbau innerhalb der BMW Group zu sichern. Die Basis bildet dabei die über die Jahre gewachsene Berufsausbildung, die Möglichkeiten eines dualen Studiums sowie studentische Förderprogramme.]]

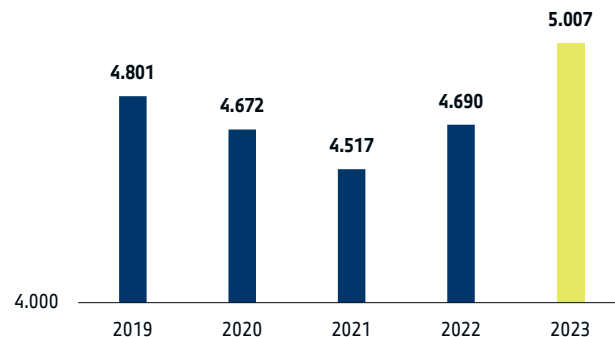
Konkret bieten wir jungen Menschen rund 30 Ausbildungsberufe und 20 duale Studiengänge, die an 20 Ausbildungsstandorten und in 20 Niederlassungen weltweit auf die künftige Tätigkeit in der BMW Group vorbereiten. Im Mittelpunkt stehen dabei die Zukunftsthemen Elektrifizierung, Digitalisierung, Automatisierung und Nachhaltigkeit. Die Gesamtzahl der Auszubildenden, der dual Studierenden und der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Nachwuchsförderprogramme<sup>2</sup> ist im Berichtsjahr mit 5.007<sup>3</sup> solide gestiegen (2022: 4.690/+6,8%). Im Jahr 2023 startete der Ausbildungsjahrgang am neuen Produktionsstandort Debrecen in Ungarn. Damit hat die BMW Group das Erfolgsmodell der dualen Berufsausbildung bereits in neun Ländern außerhalb Deutschlands etabliert. Die standortübergreifende Vernetzung fördern wir dabei im Rahmen des Austauschprogramms MOVE. Es bietet Auszubildenden und dual Studierenden die Möglichkeit eines Praxiseinsatzes im In- und Ausland.

Bei der BMW AG haben auch im Jahr 2023 insgesamt 1.200 junge Menschen eine Ausbildung oder ein duales Studium begonnen (2022: 1.200). Für das kommende Jahr wurden ebenso viele Ausbildungs- beziehungsweise Studienplätze ausgeschrieben. Im Berichtsjahr wurde das Ausbildungsangebot um die dualen Studiengänge Cyber Security und Umweltsicherung erweitert. Unverändert bietet die BMW AG ihren Auszubildenden und dual Studierenden nach Abschluss ihrer Berufsausbildung in den Werken und in der Zentrale eine Festanstellung an. ↗ GRI-Index: 401-1

Jenseits des breiten Ausbildungsangebots bietet die BMW Group Programme für Top-Talente: Teilnehmende des Doktorandenprogramms ProMotion schreiben ihre Doktorarbeit in Kooperation mit der BMW Group und tragen damit wertvolle Innovationen ins Unternehmen. Mit dem globalen Traineeship AcceleratiON<sup>4</sup> wollen wir Führungskräfte der Zukunft gezielt auf ihre künftigen Aufgaben vorbereiten.

## Auszubildende und Teilnehmende an Nachwuchsförderprogrammen<sup>5</sup>

Anzahl

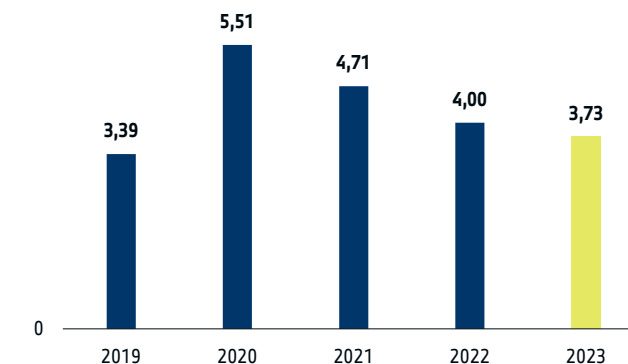


## [[ Attraktive Rahmenbedingungen

Die BMW Group zählt weltweit zu den attraktivsten Arbeitgebern. Eine positive Unternehmenswahrnehmung, anspruchsvolle und zukunftsgerichtete Tätigkeiten, individuelle Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten, eine attraktive Vergütung und Zusatzleistungen sowie eine moderne Arbeitsumgebung tragen dazu bei.]]

## Fluktuationsquote BMW AG<sup>6</sup>

in % vom Personalstand



<sup>1</sup> Die Kennzahl „Investitionen in Aus- und Weiterbildung“ beinhaltet die Investitionen für die Berufsausbildung und Weiterbildung der BMW Group (zur Definition siehe ↗ Glossar), beschränkt auf konsolidierte BMW Group Tochtergesellschaften.

<sup>2</sup> Die hier enthaltenen Programme sind SpeedUp (Bachelorprogramm) und Fastlane (Masterprogramm). International sind die Programme nicht identisch, sondern passen sich lokal den Anforderungen der Märkte sowie den universitären Curricula an.

<sup>3</sup> 2023 erstmals inkl. BMW Group Werk Debrecen in Ungarn.

<sup>4</sup> Im April 2023 startete das Traineeshipprogramm unter dem neuen Namen AcceleratiON (ehemals Global Leader Development Programme, GLDP).

<sup>5</sup> Seit 2022 inkl. BMW Brilliance.

<sup>6</sup> Austritte von Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen.

Bei der Gesamtvergütung verfolgen wir den Anspruch, über dem Median des jeweils relevanten Arbeitsmarkts zu liegen. Dies stellen wir durch jährlich durchgeführte weltweite Vergütungsstudien sicher. Zudem setzt die BMW Group die Prinzipien einer leistungsgerechten Vergütung konsequent um. Das Gesamtvergütungspaket setzt sich aus einem monatlichen Entgelt und einer variablen Vergütungskomponente in Abhängigkeit vom Unternehmenserfolg zusammen. Hinzu kommen national differenzierte Zusatzleistungen wie beispielsweise die betriebliche Altersvorsorge und Mobilitätsleistungen wie subventionierte Tickets für den öffentlichen Nahverkehr. Beispielsweise bezuschusst die BMW Group für einen Großteil der Tarifmitarbeitenden in Deutschland den Kauf des Deutschlandtickets. Auszubildende und dual Studierende erhalten das Ticket kostenlos. [↗ GRI-Index: 2-21, 401-1, 401-2](#)

Die BMW Group bietet ihren Mitarbeitenden individuellen Gestaltungsspielraum bei der Organisation ihrer Arbeit und ihrer Arbeitszeiten. Zum Einsatz kommen Instrumente wie flexible Arbeitszeiten, Mobilarbeit, zusätzliche Urlaubstage gegen entsprechende Entgeltreduzierung, Sabbaticals oder befristete und unbefristete Teilzeillösungen [↗ Weitere GRI-Informationen](#). Unter dem Titel ConnectedWorks entwickelten wir im Berichtsjahr zudem die methodischen, technischen und räumlichen Voraussetzungen für flexibles und kollaboratives Arbeiten weiter.

### Beschäftigte einbinden

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group zählen für das Unternehmen zu den wichtigsten Stakeholdergruppen, die auch bei der künftigen Ausrichtung des Unternehmens aktiv mit einbezogen werden. [↗ Dialog mit den Stakeholdern](#)

Die allgemeine Stimmung in der Belegschaft und die Leistungsfähigkeit der Organisation misst die BMW Group alle zwei Jahre im Rahmen einer unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung\*. Gemessen wird dies mithilfe des High Performance Organisation Index (HPO-I). Bei der Befragung im Herbst 2023 war die Beteiligungsquote mit 84% so hoch wie nie zuvor. Gleichzeitig verbesserte sich der HPO-I gegenüber der letzten Befragung im Jahr 2021 nochmals. 88% der Belegschaft empfehlen das Unternehmen als Arbeitgeber weiter. Auch die Integration von Nachhaltigkeit, verbunden mit den anspruchsvollen Zielen, schätzten 86% der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als überzeugend ein. Zugleich signalisierten sie eine hohe Bereitschaft und Motivation, an der Umsetzung mitzuwirken. Dies trägt maßgeblich dazu bei, dass rund 85% der Befragten optimistisch in die Zukunft der BMW Group blicken. Das Themenfeld Compliance hat ebenfalls mit einer Zustimmung von 88% einen hohen Stellenwert in der Belegschaft. Verbesserungsmöglichkeiten identifizierten die Beschäftigten trotz Fortschritten gegenüber der letzten Befragung bei der Optimierung von Prozessen. Aus den Ergebnissen leitet die BMW Group konkrete Maßnahmen ab, die bis Mitte des Jahres 2024 umgesetzt werden sollen.

Eine zentrale Beteiligungsmöglichkeit erhalten Mitarbeitende außerdem durch das Ideenmanagement, worüber Beschäftigte Ideen auch außerhalb ihres Aufgabenbereichs einbringen können. Entsteht für die BMW Group eine positive Wirkung hinsichtlich Effizienz oder Nachhaltigkeit, werden die Vorschläge prämiert. Im Jahr 2023 reichten zahlreiche Beschäftigte insgesamt 5.470 Ideen ein (2022: 5.028). Gleichzeitig wurden insgesamt 1.267 Ideen (2022: 1.188) mit einem Erstjahresnutzen von 52,0 Mio. € (2022: 20,5 Mio. €) umgesetzt. Davon hatten mehr als ein Fünftel ihre primäre Wirkung im Bereich der Nachhaltigkeit. [↗ GRI-Index: 2-29 1\]](#)

### Von Arbeitgeberrankings ausgezeichnet

Auch im Jahr 2023 zeichneten renommierte Arbeitgeberbewertungen die BMW Group als einen der weltweit attraktivsten Arbeitgeber aus: Im Trendence Professionals Barometer für Deutschland erreichte die BMW Group 2023 zum zwölften Mal in Folge die Spitzenposition. In der aktuellen Rangliste der [↗ World's Most Attractive Employers 2023](#) des Studienanbieters Universum verbesserte sich die BMW Group bei angehenden Ingenieurinnen und Ingenieuren weltweit auf den dritten Platz direkt hinter den Technologieunternehmen Google und Microsoft. Unter den Studierenden in den Bereichen IT und Business befindet sich die BMW Group global unter den Top-15-Arbeitgebern.

\* Befragt wurden alle Mitarbeitenden der BMW Group in Festanstellung zum 1. August 2023. Dazu gehörten 2023 erstmals die Beschäftigten von BMW Brilliance Automotive Ltd.

# GESUNDHEIT UND LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der bei der BMW Group beschäftigten Menschen hat hohe Priorität. Durch unterschiedliche Tätigkeiten an den Betriebsstandorten ergeben sich umfassende Anforderungen an den Arbeits- und Gesundheitsschutz. Das Unternehmen verpflichtet sich dazu, die jeweils geltenden Arbeitsschutzgesetze weltweit einzuhalten. Das Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz ist zudem im [BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#) verankert.

In der BMW Group gelten dabei zusätzliche Sicherheitsstandards, die über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausreichen. Die digitale Sicherheits- und Ergonomierisikoanalyse (SERA) erfasst weltweit Gefährdungen und Belastungen für Produktionsarbeitsplätze und produktionsnahe Bereiche. Dabei berücksichtigt SERA über die deutschen gesetzlichen Vorschriften hinaus die strengeren US-amerikanischen Regelungen und Vorgaben. In der Produktion dient der Einsatz von Laser-Scannern zur Aufenthaltüberwachung in kleinen Roboterzellen als ein weiteres Beispiel für erhöhte Sicherheitsmaßnahmen.

Der Einsatz von Managementsystemen und Zertifizierungen (z. B. Occupational Health and Safety Assessment Series, OHSAS 18001) dienen dazu, interne Vorgaben zum Arbeitsschutz und zur ergonomischen Gestaltung von Arbeitsplätzen kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Die Verantwortung für die Themen Arbeits- und Gesundheitsschutz ist organisatorisch im Unternehmensbereich Arbeitsumfeld, Konzernsicherheit und Konzerndatenschutz verankert. [GRI-Index: 403-1](#)

## Ganzheitliches Gesundheitsmanagement

Die BMW Group bündelt sämtliche Maßnahmen zum Erhalt der Gesundheit und Leistungsfähigkeit in der „Initiative Gesundheit“. Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt des Gesundheitsmanagements auf der psychischen und der mentalen Gesundheit. Im neuen Format „Health Talks“ haben wir in Expertenrunden unterschiedliche Themen zur psychischen Gesundheit diskutiert. Daneben konzentriert sich das Programm „Gesundheit und Führung“ auf die Verantwortung der Führungskräfte für die mentale Gesundheit unserer Beschäftigten.

Im Rahmen von Aktionstagen, Dialogveranstaltungen und Schulungen informieren und sensibilisieren wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig zu aktuellen Gesundheitsthemen wie Ernährung, Bewegung und Fitness, Verhaltensergonomie sowie Krebsvorsorge.

Um eine ausgewogene Ernährung zu fördern, betreibt die BMW AG in Deutschland eigene Betriebsrestaurants. Dabei legen wir den Schwerpunkt auf regionale und nachhaltig erzeugte Lebensmittel. Die Nachhaltigkeitskriterien, die im Rahmen von Lieferantenaudits herangezogen werden, beinhalten unter anderem eine nachhaltige Wasserwirtschaft in der Produktion, die Nutzung regenerativer Energien und die Einhaltung warengruppenspezifischer Vorschriften. Seit dem Jahr 2023 gilt an den meisten internationalen Standorten auch die Richtlinie „Sustainable Catering“, mit der umweltbezogene Auswirkungen der BMW Gastronomie weiter verbessert werden sollen.

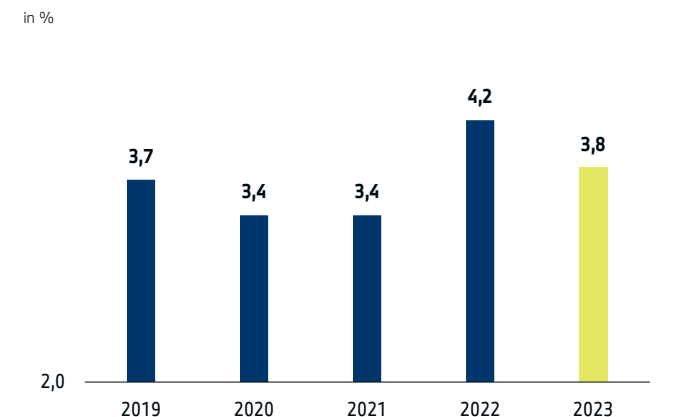
Der BMW Group ist es wichtig, allen Beschäftigten Zugang zu den unternehmenseigenen Gesundheitsdiensten zu ermöglichen. In Deutschland liegt der Schwerpunkt auf der Akutversorgung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Zeitarbeitskräften während der Arbeitszeit. An einigen Standorten wie beispielsweise in Südafrika, Thailand, Indien und Mexiko übernimmt das Gesundheitsmanagement auch Aufgaben der Grundversorgung. Die Arbeitsmediziner der BMW Group beraten Mitarbeitende auf Wunsch bei individuellen Präventionsmaßnahmen. Außerdem unterstützen sie dabei, das jeweilige Arbeitsumfeld so auszurichten, dass Gesundheit und Leistungsfähigkeit langfristig erhalten bleiben können. Daneben trägt das Angebot arbeitsmedizinischer Vorsorge und ärztlicher Beratung dazu bei,

arbeitsbedingten Gesundheitsschäden frühzeitig vorzubeugen und Arbeitsunfälle zu vermeiden. [GRI-Index: 3-3, 401-2, 403-3, 403-6](#)

Den Erfolg des Gesundheitsmanagements misst das Unternehmen unter anderem an der Krankenquote, die in der BMW AG mit 3,8% unter dem Vorjahr lag (2022: 4,2%). Bis zur Jahresmitte 2023 war die Krankenquote in Deutschland weiter auf einem hohen Niveau und hat sich im Jahresverlauf normalisiert.

Ungeachtet dessen wollen wir diesen Wert verbessern, beispielsweise durch gezielte Maßnahmen gemäß unserer Betriebsvereinbarung „Betriebliches Anwesenheitsmanagement“ (BAM) sowie durch entsprechende Initiativen im Rahmen des Gesundheitsmanagements. Das BAM ist ein Angebot der BMW Group, um die Gesundheit der Mitarbeitenden zu fördern und ihre Anwesenheit zu erhöhen. Den Beschäftigten werden dabei auch gesundheitserhaltende und gesundheitsfördernde Maßnahmen und Angebote des Unternehmens vorgeschlagen. Die Gespräche sollen von den Führungskräften regelmäßig oder nach Bedarf geführt werden. [GRI-Index: 403-10.1](#)

## Krankenquote BMW AG\*



\* Anzahl Stunden Abwesenheit durch bezahlte Krankheitszeit, geteilt durch die vertraglich geregelten Sollarbeitsstunden.

## [[ Beschäftigte regelmäßig schulen

Im Rahmen von Qualifizierungsmaßnahmen werden die Beschäftigten der BMW Group an allen Standorten zu den Themen Arbeitssicherheit und Gesundheit geschult. Der erforderliche Qualifizierungsbedarf zum Arbeitsschutz wird in Abstimmung mit der Fachstelle Arbeitssicherheit und Ergonomie festgelegt. Das Seminarangebot wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Sicherheitsfachkräften, den Betriebsärzten und der BMW Group Academy erstellt.

## Zertifiziertes Arbeitsschutzmanagement

Beim Arbeitsschutz orientiert sich die BMW Group am weltweit geltenden Standard ISO 45001. In allen Werken existieren Arbeitsschutzmanagementsysteme, die in 29 der 32 Werke nach diesem Standard oder OHRIS<sup>1</sup>, der sich an ISO 45001 orientiert, zertifiziert sind. Insgesamt 99,80%<sup>2</sup> (2022: 99,79%) der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie 100% (2022: 99,98%) der in BMW Group Werken beschäftigten Zeitarbeitskräfte arbeiten somit an einem Standort, der über ein internationales Arbeitsschutzmanagementsystem verfügt. Derzeit nicht zertifiziert sind das BMW Group Werk in Manaus (Brasilien, Zertifizierung für 2024 geplant) sowie die Auftragsfertigungen in Born (Niederlande, Produktion läuft 2024 aus) und das gemeinschaftlich geführte Werk Spotlight in Zhangjiagang (Zertifizierung für 2024 geplant).

Die BMW Group hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2025 jedes ihrer Werke nach einem der oben genannten internationalen Standards zertifizieren zu lassen. An nahezu allen Standorten arbeiten Vertretungen von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite an der Weiterentwicklung der Gesundheits- und Sicherheitsstandards. [↗ GRI-Index: 403-1, 403-4, 403-8](#)

## Risiken erkennen und vermeiden

Die BMW Group führt umfangreiche Gefährdungs- und Belastungsanalysen durch, um arbeitsbedingte Risiken in der Produktion und an Büroarbeitsplätzen frühzeitig zu erkennen. Mit dem Projekt Digital Workplace Stress Management (DWSM) – eine voll automatisierte Ergonomiebewertung – setzt die BMW Group Maßstäbe in der Automobilbranche. In den letzten beiden Jahren haben Ergonomiespezialisten der BMW Group an allen Montagestandorten in Deutschland die Mitarbeitenden in der

Anwendung des DWSM geschult. Die Standorte in Mexiko, im UK, in den USA und in Südafrika wurden darauf vorbereitet, ebenfalls DWSM einzuführen.

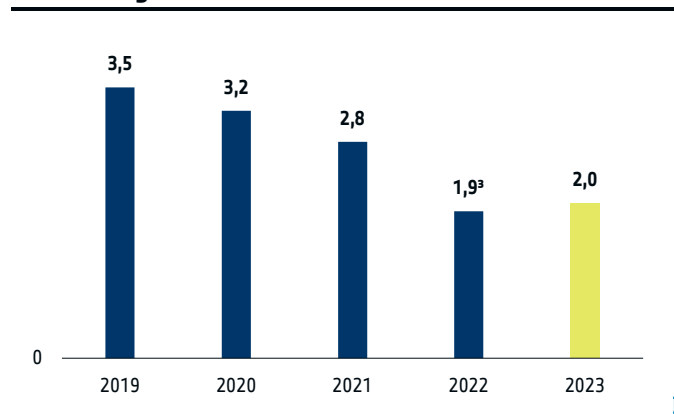
Die BMW Group evaluiert regelmäßig alle im Unternehmen eingesetzten Methoden und Instrumente. Die Ergebnisse der Evaluationen dienen dazu, interne Normvorgaben zu verbessern. Dabei werden der Betriebsrat sowie bei Bedarf die Schwerbehindertenvertretung und das Personalmanagement einbezogen.

Die Qualität ihrer Verfahren sichert die BMW Group durch jährliche interne Audits. Prüfungen und Zertifizierungen der Standorte erfolgen durch externe Dienstleister. Auch im Jahr 2023 wurde jedes erforderliche Audit erfolgreich durchgeführt. Die Ergebnisse und daraus resultierenden Maßnahmen werden allen Standorten der BMW Group zur Verfügung gestellt. [↗ GRI-Index: 403-2, 403-7](#)

## Unfallhäufigkeit auf niedrigem Niveau

Die präventiven Maßnahmen der BMW Group zeigen anhaltend Wirkung. Sie führten auch 2023 dazu, dass die Unfallhäufigkeitsrate mit 2,0 weiter auf einem niedrigen Niveau lag (2022: 1,9<sup>3</sup>). Im Berichtsjahr kam es zu keinem Unfall mit Todesfolge (2022: kein Unfall mit Todesfolge). [↗ Weitere GRI-Informationen](#), [↗ GRI-Index: 403-9](#)

## [[ Unfallhäufigkeitsrate<sup>4</sup>



## Arbeitssicherheit entlang der Wertschöpfungskette

Die Zusammenarbeit mit Vertragspartnern zu sicherheitsrelevanten Aspekten an den Standorten ist in einer eigenen Auftragnehmererklärung geregelt. Auf Großbaustellen der BMW Group erhalten alle Beschäftigten von Partnerunternehmen Sicherheitseinweisungen durch Fachleute der BMW Group. Bei kleineren Aufträgen übernimmt der Auftragnehmer eine Einweisung in Eigenverantwortung. Die auftraggebende Fachabteilung überwacht die Einhaltung der Arbeitsschutzvorgaben und wird von der jeweiligen Fachstelle für Arbeitssicherheit und Ergonomie unterstützt.

Zulieferer der BMW Group werden über die Einkaufsbedingungen zur Einhaltung der international anerkannten Anforderungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz verpflichtet.<sup>5</sup>

[↗ GRI-Index: 403-7 \]\]](#)

<sup>1</sup> Occupational Health- and Risk-Managementsystem.

<sup>2</sup> Bei der Berechnung werden Auszubildende, Praktikanten, Aushilfen, Doktoranden sowie Langzeitkranke und Personen im Sabbatical berücksichtigt.

<sup>3</sup> Vorjahreswert aufgrund einer Korrektur der Arbeitsstunden angepasst.

<sup>4</sup> Zahl der Betriebsunfälle mit mind. 1 Ausfalltag je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden.

<sup>5</sup> Gemäß ISO 45001 und aus der International Labour Organization (ILO) oder dem United Nations Global Compact (UNGC) abgeleiteten Managementsystemen.

# VIelfalt, Chancengleichheit und Inklusion

Ein wertschätzendes, vorurteilsfreies und inklusives Arbeitsumfeld für alle Beschäftigten ist für die BMW Group eine grundlegende Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Menschen aus über 110 Nationen bringen verschiedene Sichtweisen, Erfahrungen und Kompetenzen in ihre tägliche Arbeit bei der BMW Group ein und stärken damit die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Zentrale Grundsätze wie der Schutz vor Diskriminierung, die Gleichbehandlung aller Mitarbeitenden oder die Wertschätzung im täglichen Umgang sind im [BMW Group Code of Conduct](#) sowie im [BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#) verankert.

Chancengleichheit drückt sich bei der BMW Group auch in einer Vergütungssystematik aus, die unabhängig von Geschlecht, Konfession, Herkunft, Alter, Behinderung, sexueller Orientierung oder länderspezifischen Charakteristika ausgestaltet ist. Im Berichtsjahr wurde die BMW AG als erstes deutsches Unternehmen durch das Fair Pay Innovation Lab (FPI) als Fair Pay Leader zertifiziert. Die Auszeichnung ist ein Beleg dafür, dass die Vergütungsstrukturen der BMW AG im Hinblick auf gleiche Gehälter zwischen Frauen und Männern wirksam sind. Grundlage dafür sind jährliche, wissenschaftsbasierte Equal-Pay-Analysen, die die BMW Group künftig auch auf internationale Standorte ausweiten will. [GRI-Index: 405-2](#)

Alle Mitarbeitenden können sich bei Anliegen zu Aspekten der Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion an ihre Führungskräfte, die zuständigen Fachstellen, die Personalabteilung, den Betriebsrat sowie die Schwerbehindertenvertretung wenden. Über die [BMW Group SpeakUP Line](#), eine in über 30 Sprachen verfügbare telefonische Anlaufstelle, haben die Beschäftigten weltweit die Möglichkeit, Hinweise auf eventuelle Verstöße auch anonym und vertraulich abzugeben [Compliance und Hinweisgebersysteme](#). Ergänzend dazu steht den Mitarbeitenden in Deutschland mit der

Hotline „Zero Tolerance“ eine kostenfreie, anonyme und professionelle Beratungsstelle zu Diskriminierung, Mobbing und sexueller Belästigung am Arbeitsplatz zur Verfügung. [GRI-Index: 406-1](#)

## Vielfalt fördern

Die Grundlage unseres ganzheitlichen Engagements bildet unser unternehmensweites Konzept für Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion. Die inhaltliche Ausrichtung und Umsetzung steuert das Personalressort mit den Diversity-Verantwortlichen sowie den disziplinarischen Führungskräften. Das Konzept umfasst Ziele und Maßnahmen in fünf Dimensionen:

- Geschlecht
- Alter und Erfahrung
- körperliche und geistige Fähigkeiten
- kultureller Hintergrund
- sexuelle Orientierung und Identität

Über ihr Engagement im Rahmen dieser Dimensionen informiert die BMW Group auf ihrer [Website](#).

## Mitarbeitende der BMW AG nach Altersgruppen, nach Funktionsbereich und Geschlecht

in %	< 30 Jahre	30-50 Jahre	> 50 Jahre
2021 gesamt	9,8	59,9	30,3
2022 gesamt	10,8	59,8	29,4
2023 gesamt	11,3	60,0	28,7
direkt <sup>1</sup>	14,4	54,6	30,9
indirekt <sup>2</sup>	9,5	63,2	27,3
männlich	10,4	59,2	30,4
weiblich	15,6	64,0	20,3 <sup>1]</sup>

Ziel des Diversitätsmanagements ist es, die Bedeutung von Vielfalt im Denken und Handeln zu verankern. Ein wichtiger Bestandteil ist dabei das Web-based-Training gegen Diskriminierung am Arbeitsplatz. Das Training ist seit 2023 für alle Mitarbeitenden in Deutschland verpflichtend. Ab 2024 soll allen Beschäftigten der BMW Group ein Anti-Diskriminierungstraining angeboten werden. Darüber hinaus führten wir Maßnahmen wie das [Senior Expert Programm](#) und das Joint Leadership Programm fort, die im Jahr 2023 verstärkt genutzt wurden. Zudem ließ die BMW Group ihr bestehendes Engagement mit Fokus auf die Dimensionen sexuelle Orientierung und Identität extern analysieren. Dies erfolgte im Rahmen unserer Mitgliedschaft bei „PROUT AT WORK“, einer führenden Stiftung und Beratung in Deutschland zu LGBTIQ+<sup>3</sup>-Themen im Arbeitsumfeld, um Chancengleichheit von queeren Menschen zu fördern. Daraus leiten wir im nächsten Schritt konkrete Maßnahmen ab.

Die etablierte „Woche der Vielfalt“ wurde 2023 erstmals als internationale „Tage der Vielfalt“ umgesetzt. Über das ganze Jahr verteilt fanden weltweit zahlreiche Aktivitäten wie Vorträge, Workshops und Mitmachaktionen für die Mitarbeitenden an unseren Standorten statt, beispielsweise am Weltfrauentag und an den internationalen Tagen der kulturellen Vielfalt und Toleranz. Weiterhin haben wir im Berichtsjahr Maßnahmen umgesetzt, die 2022 im Zuge der Neufassung der Gesamtbetriebs- und Inklusionsvereinbarung der BMW AG für Mitarbeitende mit Behinderung beschlossen wurden. Beispiele dafür sind unsere Leitfäden für die Barrierefreiheit in den Bereichen Bauen und IT. Wie in den Vorjahren vergab die BMW AG in Deutschland im Jahr 2023 Aufträge an Werkstätten für Menschen mit Behinderung in einer Gesamtsumme von rund 42,7 Mio. € (2022: 41,1 Mio. €). <sup>1]</sup>

<sup>1</sup> Direkt: taktgebundene bzw. Produktionsmitarbeitende.

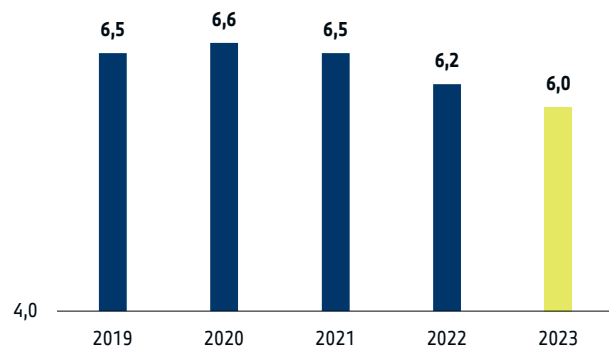
<sup>2</sup> Indirekt: alle Mitarbeitenden ohne Taktbindung.

<sup>3</sup> Abkürzung für alle sexuellen Orientierungen und Identitätsformen.



## [[ Schwerbehindertenquote der BMW AG<sup>1</sup>

in %



[[Unsere Mitarbeitenden leisten einen wichtigen Beitrag, dass Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion aktiv gelebt werden. Dafür engagieren und vernetzen sich viele in internen Netzwerken. Dazu gehören Familien- und Frauennetzwerke an zahlreichen Standorten sowie der Zusammenschluss BMW Group PRIDE. Dieser setzt sich länderübergreifend für die Interessen der LGBTIQ+-Gemeinschaft ein. Aus der Zusammenarbeit und dem Dialog mit den internen Netzwerken bekommt die BMW Group wichtige Impulse und Unterstützung zur Weiterentwicklung ihres Engagements.]]

### Frauenanteil erhöhen

Die BMW Group arbeitet kontinuierlich daran, den weiblichen Anteil in der Gesamtbelegschaft sowie insbesondere in Führungspositionen zu erhöhen. Dies ist insofern herausfordernd, als vor allem in technischen Bereichen weiterhin mehr männliche Fachkräfte ausgebildet werden und somit am Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen.

Die BMW Group hat sich für alle Ebenen des Unternehmens Ziele beim Frauenanteil gesetzt. In der Gesamtbelegschaft der BMW Group wollen wir den Frauenanteil bis zum Jahr 2025 auf 20 bis 22% erhöhen, in der BMW AG liegt der Zielkorridor bei 17 bis 19%. In den Führungspositionen der BMW Group streben wir bis

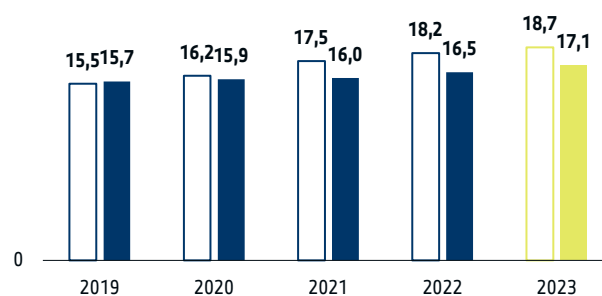
2025 einen Frauenanteil von 22% an, in der BMW AG beträgt das Ziel 20%.

Der Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft der BMW Group erreichte im Berichtszeitraum 19,2% (2022: 18,6%). In der BMW AG lag er bei 17,1% (2022: 16,5%). Der Frauenanteil in Führungspositionen<sup>2</sup> in der BMW Group steigt seit vielen Jahren konstant. Weltweit lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW Group zum Ende des Berichtsjahres bei 20,8% (2022: 20,2%). In der BMW AG hat sich die Zahl der Frauen in Führungspositionen in den letzten zehn Jahren fast verdoppelt. Prozentual lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW AG zum Ende des Jahres 2023 bei 18,7% (2022: 18,2%).

➤ [Weitere GRI-Informationen](#)

## Frauenanteil in Führungspositionen und in der Gesamtbelegschaft (BMW AG)<sup>3</sup>

in %



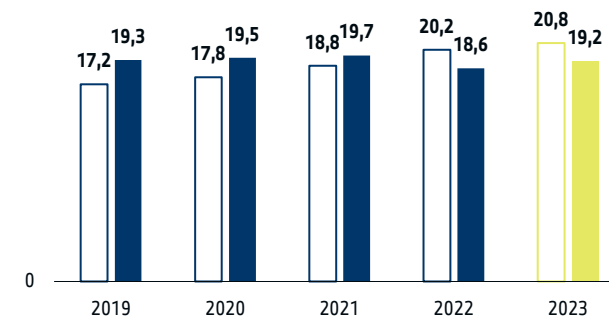
□ in Führungsposition ■ in der Gesamtbelegschaft

[[Die BMW Group achtet auch in den Nachwuchsprogrammen auf einen hohen Frauenanteil. So wollen wir sicherstellen, dass der Anteil von Frauen in der Gesamtbelegschaft und in Führungsfunktionen auch in Zukunft steigt. Im Traineeprogramm AcceleratiON<sup>4</sup> blieb der Anteil im Jahr 2023 mit 41% weiterhin hoch (2022: 45%). Gleiches gilt für die studentischen Förderprogramme (Fastlane, SpeedUp) mit einer Quote von rund 28% (2022: 31%). Bei der regulären Berufsausbildung<sup>5</sup> lag der Frauenanteil im Jahr 2023 in der BMW AG bei 21,9%, in der BMW Group<sup>6</sup> bei 22,1% .

Auch für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat entwickelt die BMW Group Konzepte zur Förderung von Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion. Über die festgelegten Diversitätskriterien und deren Umsetzung unterrichtet die [Erklärung zur Unternehmensführung](#). ➤ [GRI-Index: 3-3, 405-1\]\]](#)

## Frauenanteil in Führungspositionen und in der Gesamtbelegschaft (BMW Group)<sup>3</sup>

in %



□ in Führungsposition ■ in der Gesamtbelegschaft

<sup>1</sup> Die Quote der beschäftigten schwerbehinderten Mitarbeitenden bezieht sich auf die gesetzlichen Anforderungen gemäß dem deutschen Sozialgesetzbuch (SGB IX).

<sup>2</sup> Zur Definition des Begriffs Führungspositionen siehe [Glossar](#).

<sup>3</sup> Zur Definition des Mitarbeitendenbegriffs siehe [Glossar](#).

<sup>4</sup> Im April 2023 startete das Traineeprogramm unter dem neuen Namen AcceleratiON (ehemals Global Leader Development Programme, GLDP).

<sup>5</sup> Bis einschließlich Berichtsjahr 2022 wurde ausschließlich der Frauenanteil der technischen Berufsausbildung (MINT-Bereiche) berichtet.

<sup>6</sup> Exklusive Vertriebsgesellschaften.

# GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Im Rahmen ihres [gesellschaftlichen Engagements](#) setzt sich die BMW Group außerhalb des Kerngeschäfts für ökologische, ökonomische und soziale Belange ein. Damit erfüllen wir nicht nur unsere eigenen Ansprüche, sondern auch die Erwartungen der Gesellschaft und unserer Stakeholder weltweit. Die BMW Group hat dabei den Anspruch, zielgerichtet, langfristig und wirkungsvoll zu agieren. Darüber hinaus leisten wir im Krisenfall schnelle und unbürokratische Hilfe. Abgeleitet von unserem Kerngeschäft und unseren Kompetenzen haben wir vier Themenschwerpunkte definiert, die sich in unseren Projekten widerspiegeln:

## — Inclusion for equal opportunities

Die BMW Group ist Partner des [Intercultural Innovation Hub \(IIH\)](#). Diese Plattform ist aus unserer langjährigen Partnerschaft mit der UN Alliance of Civilizations hervorgegangen und unterstützt ausgewählte Organisationen auf der ganzen Welt, die sich mit konkreten Projekten unter anderem für interkulturellen Dialog, Frieden und Diversität einsetzen. Dafür erhalten diese über ein Jahr lang Unterstützung in Form von Know-how, Vernetzungsmöglichkeiten und finanziellen Ressourcen. Die [aktuell geförderten Projekte](#) wurden im Mai 2023 im Rahmen einer Veranstaltung in Berlin geehrt.

Darüber hinaus leisten wir beispielsweise durch die Unterstützung des Programms [JOBLINGE](#) unseren Beitrag. Die Initiative hilft Menschen mit schwierigen Ausgangsbedingungen beim Start ins Berufsleben.

## — Responsible Leadership for sustainable development

Die BMW Group will Menschen fördern und zusammenbringen, die sich gesellschaftlich engagieren. Eine internationale Vernetzungsmöglichkeit bietet der jährliche One Young World Summit. Bereits seit 2016 sendet die BMW Group eine Delegation junger Führungskräfte zu dem globalen Forum für eine nachhaltige Entwicklung, so auch im Jahr 2023. Auch ausgewählte

Organisationen des IIH bekamen die Gelegenheit, an der internationalen Veranstaltung teilzunehmen.

Zur Förderung junger Talente vergibt die BMW Group im Rahmen der [BMW Group Change Maker Fellowships](#) zudem Vollzeitstipendien für den Global Online Master in Business Administration (MBA) an der [European School of Management and Technology \(ESMT\) Berlin](#). Darüber hinaus erweitert die [BMW Foundation Herbert Quandt](#) mit ihren mehr als 2.300 Responsible Leaders aus über 100 Ländern auf allen Kontinenten unser Netzwerk. Als wichtiger Partner trägt die unabhängige Unternehmensstiftung mit ihren Aktivitäten zur Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung der BMW Group bei.

## — Education for future generations

Schon seit Jahren unterstützt die BMW Group Bildungsprojekte an ihren Standorten weltweit. Mit [BRIDGE. Educating young people for tomorrow, today](#) – einer 2023 gestarteten globalen und langfristigen Kooperation mit UNICEF – gehen wir den nächsten Schritt. Die Zusammenarbeit zielt zum einen darauf ab, junge Menschen in Brasilien, China, Indien, Mexiko und Südafrika für eine Karriere im mathematisch-technischen Bereich zu qualifizieren; zum anderen geht es darum, im Rahmen bestehender Plattformen und unter Einbindung von internationalen Tochtergesellschaften und Stakeholdern Spenden für die Bildung von Kindern und Jugendlichen in Krisengebieten zu sammeln. Damit tragen wir als BMW Group langfristig zum Ziel von UNICEF bei, mehr als zehn Millionen Kinder und Jugendliche durch Bildung zu erreichen. Mit diesem Engagement setzen wir unsere Corporate-Citizenship-Strategie zugleich auf lokaler Ebene um, beispielsweise durch Mentoring oder Hospitationsmöglichkeiten direkt an unseren Standorten.

## — Culture and Sports for a united world

Die BMW Group fördert zahlreiche Sport- und Kulturaktivitäten weltweit. Im Rahmen von „Oper für alle“ ermöglichen wir beispielsweise in München, Berlin, Melbourne und London den kostenfreien Zugang zu Oper und klassischer Musik. Auch im Kontext unserer Sportsponsorings leisten wir einen Beitrag, so etwa durch das Stipendium der [Evans Scholars Foundation](#) im Rahmen des Golfturniers BMW Championships.

## Mitarbeiterengagement wertschätzen und fördern

Mit SOCIAL DRIVE fördert und ermutigt die BMW Group Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sich weltweit auf unterschiedliche Weise für gesellschaftliche Belange einzusetzen. Erste Säule ist der jährlich verliehene BMW Group AWARD für gesellschaftliches Engagement, der seit zwölf Jahren das herausragende Engagement einzelner Mitarbeitender würdigt. Aus den elf Finalistinnen und Finalisten im Jahr 2023 gingen vier Gewinner hervor, davon ein Sonderpreisträger der Doppelfeld Stiftung. Das Preisgeld für die Gewinner in Höhe von je 10.000 € kommt unmittelbar den jeweiligen Hilfsprojekten zugute. Zweite Säule ist die SOCIAL DRIVE IT-Plattform, die Mitarbeitende über konkreten Unterstützungsbedarf informiert. Die Plattform startete 2022 in Deutschland und wird derzeit international erweitert. Mit ihrer Hilfe können auch bestehende Projekte etwa durch Freiwilligenarbeit und Geldspenden umfassender unterstützt werden. Die dritte Säule bilden die Aktionstage SOCIAL DRIVE DAYS, die das Interesse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für gesellschaftliches Engagement stärken sollen.

## Gesellschaftliches Engagement mit Wirkung

Die Gesamtausgaben der BMW Group im Rahmen der strategischen Themenschwerpunkte lagen im Jahr 2023 bei insgesamt 44,2 Mio. € (2022: 38,7 Mio. €). Darin sind auch Spenden für die Betroffenen der Erdbebengebiete in der Türkei, Syrien und China sowie der Brände auf Hawaii oder Überschwemmungen in Italien enthalten. Jenseits der finanziellen Unterstützung leistet die BMW Group Hilfe in Form von Wissenstransfer, Vernetzungsmöglichkeiten, Projekten zur Förderung öffentlicher Infrastruktur und dem Engagement der eigenen Belegschaft. Darüber hinaus erzielen wir weitere gesellschaftliche Wirkung durch Mitgliedschaften in Vereinen und Institutionen, die kostenlose Bereitstellung von Fahrzeugen unter anderem für Berufsschulen sowie die Beteiligung an Projekten für eine nachhaltigere Mobilität in Städten [Zukunft der Mobilität gestalten](#). So wollen wir unseren Beitrag als Corporate Citizen leisten und unseren Teil zur Lösung großer Zukunftsfragen und Herausforderungen beitragen. [1](#)

# PROGNOSE

Die Prognose sowie die [Risiken und Chancen](#) der BMW Group geben die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens im Jahr 2024 aus der Sicht der Konzernleitung wieder. Die Prognose erstreckt sich im Einklang mit der konzerninternen Steuerung über ein Jahr. Kurzfristige Risiken und Chancen hingegen werden im Unternehmen auf der Basis einer zweijährigen Betrachtung gesteuert. Darüber hinaus werden mittel- und langfristige Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimawandel dargestellt.

Der kontinuierliche Planungsprozess im Unternehmen stellt sicher, dass auch Chancen, die sich kurzfristig ergeben, schnell und konsequent genutzt werden können, aber ebenso auf unerwartete Risiken entsprechend reagiert wird. Die wesentlichen [Risiken und Chancen](#) sind im gleichnamigen Kapitel ausführlich beschrieben und betreffen sämtliche Leistungsindikatoren. Ihre tatsächliche Entwicklung kann durch unerwartete Ereignisse von der Prognose abweichen.

## Konjunkturaussichten

Der Internationale Währungsfonds erwartet für das globale Wachstum im Jahr 2024 eine Rate von +3,1%. Die größte Belastung für die Weltwirtschaft im Jahr 2024 sind die geopolitischen Konflikte und die Auswirkungen der strafferen Geldpolitik in vielen Ländern. Die höheren Zinsen belasten den Konsum und die Investitionen und damit die konjunkturelle Entwicklung. Weitere Informationen zu politischen und weltwirtschaftlichen Risiken finden sich auch im Kapitel [Risiken und Chancen](#).

Für die Eurozone gehen die Prognosen insgesamt von einem leichten Wachstum aus (+0,6%). Frankreich (+0,7%), Italien (+0,5%) und Spanien (+1,6%) erwarten dabei zum Teil Wachstumsraten über dem Durchschnitt des Währungsraums. Deutschland könnte den Erwartungen zufolge 2024 zumindest

einen leichten Anstieg der Wirtschaftsleistung verzeichnen (+0,3%). Hier bremst zusätzlich die unverändert mäßig wachsende globale Konjunktur die exportorientierte Wirtschaft.

Für das UK gehen die Prognosen von einem leichten Wachstum der Wirtschaftsleistung aus (+0,4%). Höhere Zinsen und die weiterhin erhöhte Inflation bremsen dabei das Wachstum.

Die Wachstumsrate in den USA dürfte 2024 mit 1,8% geringer ausfallen als im Vorjahr. Das höhere Zinsniveau belastet auch hier Unternehmen und private Haushalte, während die weiterhin geringe Arbeitslosigkeit die Konjunktur stützt.

Für China wird ein Wachstum von 4,6% erwartet. Die weiter bestehenden Verwerfungen im Immobiliensektor und das in der Folge geringe Konsumentenvertrauen dämpfen dabei die Erwartungen. In Japan dürfte sich den Erwartungen zufolge das Wachstum 2024 im Vergleich zum Vorjahr abschwächen (+0,8%).

## Devisenmärkte und internationales Zinsumfeld

Für die BMW Group sind im internationalen Umfeld vor allem der chinesische Renminbi, das britische Pfund, der US-Dollar, der japanische Yen und der südkoreanische Won von besonderer Bedeutung.

Es ist davon auszugehen, dass sich die Inflation sowohl in den USA als auch in Europa weiterhin rückläufig entwickeln wird. Aus diesem Grund wird nicht mit weiteren Zinsanhebungen der Notenbanken gerechnet. Für den Wechselkurs des Euro zum US-Dollar ist für 2024 daher eine Seitwärtsbewegung zu erwarten.

Auch der Kurs des britischen Pfund im Verhältnis zum Euro dürfte 2024 stabil bleiben.

In Japan ist 2024 ein Ende der bisher sehr expansiven Geldpolitik möglich. In diesem Fall dürfte der Yen von seinem aktuell sehr niedrigen Niveau gegenüber dem Euro etwas an Wert gewinnen.

In China könnte die niedrige Teuerungsrate zu einer expansiveren Geldpolitik der chinesischen Notenbank führen. Eine Abwertung des Renminbi gegenüber dem Euro könnte die Folge sein.

Von der Stabilisierung der Geldpolitik in der EU und in den USA dürften auch die Währungen von Schwellenländern wie Brasilien oder Indien im Jahr 2024 profitieren. Weitere Abwertungen gegenüber dem Euro und dem US-Dollar sind aktuell daher nicht zu erwarten.

## Internationale Automobilmärkte

Die insgesamt stabilen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften dafür sorgen, dass die weltweiten Automobilmärkte im Jahr 2024 leicht (+3,9%) wachsen. Das Wachstum dürfte dabei auf einer breiten Basis erfolgen und sich auf viele Märkte verteilen, insbesondere aber auf China und die USA. Es wird jedoch aufgrund eines weltweit erhöhten Angebots von Neufahrzeugen von einem sich verstärkenden Preiswettbewerb ausgegangen, der sich auch auf die Preise für Gebrauchtwagen auswirken wird.

## Internationale Motorradmärkte

Für das Jahr 2024 erwartet die BMW Group für die weltweiten Motorradmärkte über 500 ccm in der Gesamtbetrachtung stabile Verhältnisse im Vergleich zum Vorjahr. In Europa dürfte dabei ebenso von einer Entwicklung auf Vorjahresniveau auszugehen sein. In den USA zeichnet sich dagegen ein leichter Rückgang ab. In China werden die wirtschaftlichen Erwartungen entsprechenden Einfluss auf den Motorradmarkt haben. Der Motorradmarkt

in Brasilien dürfte sich 2024 in einer ähnlich stabilen Verfassung zeigen wie im Jahr zuvor.

### Auswirkungen auf die BMW Group

Die Entwicklungen auf den internationalen Automobilmärkten haben unmittelbare Auswirkungen auf die BMW Group. Die Herausforderungen im Wettbewerbsumfeld, makroökonomische und geopolitische Entwicklungen können wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung haben. Das abgestimmte Zusammenwirken von Vertriebs- und Produktionsnetz sowie unsere flexiblen Fahrzeugarchitekturen erlauben es, auch unvorhersehbaren Entwicklungen wirksam zu begegnen. [➤ Risiken und Chancen](#)

### Prognoseannahmen

Die Prognose enthält zukunftsbezogene Angaben. Sie basieren auf Erwartungen und Einschätzungen der BMW Group und können von unvorhersehbaren Ereignissen beeinflusst werden. Dies kann dazu führen, dass die tatsächliche Geschäftsentwicklung, unter anderem wegen veränderter politischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, sowohl positiv als auch negativ von den nachfolgend beschriebenen Erwartungen abweicht.

Der nachfolgende Ausblick bezieht sich auf den Prognosezeitraum von einem Jahr und basiert auf der Zusammensetzung der BMW Group in diesem Zeitraum. Er berücksichtigt alle zum Zeitpunkt der Aufstellung vorliegenden Erkenntnisse, die einen Einfluss auf den Geschäftsverlauf der BMW Group haben könnten.

Die in der Prognose enthaltenen Erwartungen beziehen sich auf die Planung des Unternehmens für das Jahr 2024 und geben den Stand zur Aufstellung des Konzernabschlusses wieder. Die Grundlagen und wesentlichen Annahmen der Planung sind nachfolgend dargestellt. Sie enthalten die Konsensmeinung führender Organisationen wie Wirtschaftsforschungsinstitute und Banken. Diese Annahmen fließen in die Planungsprämissen für die BMW Group ein.

Aufgrund der rückläufigen Inflation und einer Stabilisierung des Zinsniveaus in vielen Ländern wird mit einer leicht steigenden Nachfrage für 2024 gerechnet. Die Anzahl der Auslieferungen von Fahrzeugen sollte sich vor diesem Hintergrund sowie

aufgrund der vollen Verfügbarkeit der neuen Modelle wie des BMW 7er und 5er, von Modellanläufen wie des BMW X2 und des BMW X3 sowie der Erneuerung der MINI Produktpalette leicht erhöhen. Das Preisniveau wird über das gesamte Produktportfolio in etwa auf Vorjahresniveau erwartet.

Die BMW Group geht im Geschäftsjahr 2024 von einer verbesserten Situation auf den Rohstoffmärkten aus, da bereits in der zweiten Jahreshälfte 2023 eine rückläufige Preisentwicklung unter anderem für Edelmetalle und Batterierohstoffe zu beobachten war. Aufgrund der hohen Inflation in den Vorjahren, wird auch 2024 mit höheren Kosten für Mitarbeiter, Personal und aus der Lieferkette gerechnet.

Daneben führt die konsequente Fortsetzung der Elektrifizierungs- und Digitalisierungsstrategie 2024 zu höheren Forschungs- und Entwicklungskosten. Weiterhin werden auch Aufwendungen im Zusammenhang mit der NEUEN KLASSE, wie die Weiterentwicklung der sechsten Generation der Batterietechnologie sowie die Vorbereitung des Produktionsnetzwerks zur Fertigung, das Ergebnis belasten und zu höheren Investitionen führen.

Die Situation im Nahen Osten hat sich zum Ende des Jahres 2023 verschärft. Der Konflikt zwischen Israel und Palästina hat gegenwärtig keine wesentlichen Auswirkungen auf das Geschäft der BMW Group, da das Unternehmen nicht direkt in der Region tätig ist. Allerdings wird davon ausgegangen, dass die Bedrohung durch die Huthi-Milizen im Roten Meer zu Belastungen in der Logistik im Jahr 2024 führen wird. Eine weitere Eskalation der Situation ist nicht in der Prognose berücksichtigt. Die BMW Group beobachtet die Entwicklung.

Auch der Krieg in der Ukraine und mögliche Implikationen für den Geschäftsverlauf der BMW Group werden aufmerksam beobachtet. Die geltenden Restriktionen, bedingt durch Sanktionen, sind in der Prognose verarbeitet.

Zunehmende Unwägbarkeiten bei den makroökonomischen und geopolitischen Rahmenbedingungen können dazu führen, dass die Konjunktorentwicklung in einigen Regionen von den

erwarteten Trends und Entwicklungen abweicht. Dazu zählen die Themenfelder Handels- und Zollpolitik, die Sicherheitspolitik sowie eine mögliche Verschärfung internationaler Handelskonflikte.

### Erwartungen der BMW Group – bedeutsamste Leistungsindikatoren

Die Zahl der Auslieferungen im Segment Automobile von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce wird aufgrund der leicht steigenden Nachfrage, der vollen Verfügbarkeit der neuen Modelle und der Modellanläufe leicht über dem Niveau des Vorjahres erwartet. Dabei soll der Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge an den Auslieferungen im Vergleich zu 2023 deutlich steigen.

Die EBIT-Marge im Segment Automobile wird im Jahr 2024 in einem Korridor von 8 bis 10% erwartet. Dabei soll der RoCE im Segment Automobile in einem Korridor von 15 bis 20% liegen. Auch der RoCE wird durch die steigenden Investitionen in die Elektrifizierung und Digitalisierung beeinflusst.

Es ist davon auszugehen, dass bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU-Neuwagenflotte durch eine weitere Verbesserung des Fahrzeugverbrauchs sowie durch eine steigende Anzahl an Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb eine leichte Reduzierung erzielt wird. Somit wird auch erwartet, dass wir weiterhin deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten liegen werden.

Für CO<sub>2</sub>-Emissionen der BMW Group Standorte je produziertes Fahrzeug (Scope 1 und 2) wird eine moderate Reduzierung prognostiziert. Hintergrund ist neben einem gestiegenen Produktionsvolumen der verstärkte Einsatz grüner Energieversorgung.

Auch im Segment Motorräder spiegelt sich die stabile Nachfragesituation wider. Zusammen mit der vollen Verfügbarkeit der Modelle, unter anderem der BMW R 1300 GS, wird bei den Auslieferungen in diesem Segment ein leichter Anstieg prognostiziert. Die EBIT-Marge wird somit im Zielkorridor von 8 bis 10% und der Segment-RoCE in einem Korridor von 21 bis 26% erwartet.

Für den RoE im Segment Finanzdienstleistungen wird ein Wert im Korridor von 14 bis 17% prognostiziert. Wie erwartet, setzt sich die Normalisierung von Angebot und Nachfrage, an den Gebrauchtwagenmärkten fort. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Wiedervermarktungserlöse von Leasingrückläufern gegenüber 2023 weiter abschwächen werden.

Das Konzernergebnis vor Steuern wird leicht zurückgehen. Da die BMW Group weiterhin in der Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte eine Vorreiterstellung im Wettbewerb einnimmt und beabsichtigt, diese weiter auszubauen, bleiben die Aufwendungen und Investitionen in Zukunftsprojekte im Segment Automobile auch 2024 hoch. Ferner wird das Produktionsnetzwerk im Zusammenhang mit der NEUEN KLASSE 2024 weiter ausgebaut. Der Rückgang im Finanzdienstleistungsgeschäft trägt auch zur Reduzierung des Konzernergebnisses bei.

Die oben genannten Ziele werden mit einer leicht steigenden Mitarbeiterzahl erreicht. Auch der Anteil von Frauen in Führungsfunktionen in der BMW Group sollte dabei leicht steigen.

Der tatsächliche Geschäftsverlauf der BMW Group kann gegenüber den aktuellen Erwartungen auch durch die nachfolgend im Kapitel [Risiken und Chancen](#) aufgeführten Risiken und Chancen abweichen.

## BMW Group bedeutsamste Leistungsindikatoren

		2023 berichtet	2024 Prognose
<b>KONZERN</b>			
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	17.096	Leichter Rückgang
Mitarbeitende am Jahresende		154.950	Leichter Anstieg
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	%	20,8	Leichter Anstieg
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>			
EBIT-Marge	%	9,8	8 bis 10
Return on Capital Employed (RoCE)	%	20,2	15 bis 20
Auslieferungen	Einheiten	2.554.183	Leichter Anstieg
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	14,7	Deutlicher Anstieg
CO <sub>2</sub> -Emissionen EU-Neuwagenflotte <sup>1,2</sup>	g/km	102,1	Leichte Reduzierung
CO <sub>2</sub> -Emissionen der BMW Group Standorte je produziertes Fahrzeug <sup>3</sup>	t	0,28	Moderate Reduzierung
<b>SEGMENT MOTORRÄDER</b>			
EBIT-Marge	%	8,1	8 bis 10
Return on Capital Employed (RoCE)	%	22,1	21 bis 26
Auslieferungen	Einheiten	209.066	Leichter Anstieg
<b>SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN</b>			
Return on Equity (RoE)	%	17,2	14 bis 17

<sup>1</sup> EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 gemäß WLTP ermittelt (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure).

<sup>2</sup> Inkl. Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung.

<sup>3</sup> Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO<sub>2</sub>-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2 Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA [jeweils in der aktuellsten, gültigen Version: 12/2023] sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO<sub>2</sub>) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (zum Beispiel Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung).

# ANGEMESSENHEIT UND WIRKSAMKEIT DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS UND RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS\*

Die BMW Group entspricht der Empfehlung A.5 des Deutschen Corporate Governance Kodex und hat insoweit ihre Erklärung gemäß § 161 AktG [↗ www.bmwgroup.com/ezu](http://www.bmwgroup.com/ezu) im Dezember 2023 auf folgender Basis abgegeben:

Die BMW Group hat ein Internes Kontrollsystem und ein Risikomanagementsystem im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex eingerichtet.

Das Interne Kontrollsystem umfasst alle vom Vorstand eingeführten Grundsätze, Anweisungen und Maßnahmen zur Sicherung

- der Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Geschäftstätigkeit
- der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung
- der Einhaltung der für die BMW Group maßgeblichen rechtlichen Vorschriften

Das Interne Kontrollsystem besteht aus dem rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystem, dem Internen Kontrollsystem ausgewählter nichtfinanzieller Kennzahlen [↗ Internes Kontrollsystem](#) (IKS im engeren Sinne), dem Compliance-Management-System [↗ Compliance-Management-System](#) (CMS) sowie der internen Revision (IRS).

Das Risikomanagementsystem (RMS) umfasst die Gesamtheit aller organisatorischen Regelungen und Maßnahmen zur Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Kommunikation von Risiken einschließlich der Systemüberwachung [↗ Risiko- und Chancenmanagement](#).

Das IKS (im engeren Sinne), das RMS und das CMS werden im Rahmen des Three-Lines-Modells unabhängig und risikoorientiert durch die interne Revision geprüft und sind durch übergreifende Strukturelemente miteinander verbunden. Dazu gehört auch eine regelmäßige Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat.

Bei der Konzeption und Umsetzung des Internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems wurden insbesondere Größe, Struktur und Komplexität der BMW Group berücksichtigt. Die Systeme zielen darauf ab, die wesentlichen Risiken aufzudecken, zu steuern und zu bewältigen. Trotz der umfassenden Analyse von Risiken gibt es jedoch inhärente Beschränkungen eines jeden Kontroll- und Risikomanagementsystems, sodass ein Eintreten von Risiken nicht unter allen Umständen ausgeschlossen werden kann.

Basierend darauf sind dem Vorstand keine Umstände bekannt, aus denen sich Zweifel an der Angemessenheit und Wirksamkeit der Systeme ergeben. Insbesondere wurden keine wesentlichen Verstöße oder systemischen Schwachstellen identifiziert, die einer Angemessenheit und Wirksamkeit entgegenstehen.

\* Bei den Angaben in diesem Abschnitt handelt es sich um lageberichtsfremde Angaben, die nicht Gegenstand der Prüfung durch PwC sind.

---

**RISIKEN UND CHANCEN**

127 Risiko- und Chancenmanagement

130 Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen

137 Klimabezogene Risiken und Chancen

141 Zusammenfassung und Ausblick

---

# RISIKEN UND CHANCEN

## RISIKO- UND CHANCEN-MANAGEMENT

Risiken zu steuern und Chancen konsequent zu nutzen, ist die Grundlage für den unternehmerischen Erfolg der BMW Group. Ausgangspunkt ist dabei ein wirksames Risiko- und Chancenmanagement. Es versetzt uns in die Lage, auf Änderungen politischer, wirtschaftlicher, ökologischer, gesellschaftlicher, technischer oder rechtlicher Rahmenbedingungen schnell und flexibel zu reagieren. Die allgemeine Risikosituation wird dabei regelmäßig bewertet.

Ziel des Risikomanagementsystems (RMS) ist es, sowohl einzelne als auch kumulierte Risiken, die den Erfolg des Unternehmens gefährden könnten, zu identifizieren, zu bewerten und aktiv zu steuern.

Risiken und Chancen (einschließlich möglicher Reputations- und klimabezogener Risiken) werden jeweils für das laufende und folgende Geschäftsjahr betrachtet [↗ Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen](#). Darüber hinaus werden mittel- und langfristige Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimawandel dargestellt [↗ Klimabezogene Risiken und Chancen](#).

### Organisation des Risikomanagements

Das Risikomanagement ist in einem dezentralen unternehmensweiten Netzwerk organisiert und wird durch eine zentrale Risikomanagementfunktion gesteuert. Jedes Ressort der BMW Group ist dabei durch Netzwerkbeauftragte repräsentiert. Zur Beurteilung der klimabezogenen Risiken und Chancen wird die Expertise von Klimafachleuten hinzugezogen. Die Verantwortlichkeiten und Aufgaben der zentralen Risikomanagementfunktion sowie der Netzwerkbeauftragten und Klimaexperten sind dokumentiert und angenommen. Alle gemeldeten wesentlichen Risiken werden zunächst dem Steuerkreis Risikomanagement unter Vorsitz des Konzerncontrollings zur Prüfung vorgelegt. Anschließend werden die wesentlichen Risiken an den Vorstand und an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet.

Weitere Funktionen wie Group Compliance sowie das Interne Kontrollsystem (IKS) bilden wichtige Schnittstellen zum Risikomanagement. Die Konzernrevision überprüft das vom Vorstand eingerichtete RMS jährlich als unabhängige Kontrollinstanz.

Gemäß unserem konzernweit gültigen Grundsatz sind alle Mitarbeitenden und Führungskräfte verpflichtet, Risiken über die vorgesehenen Berichtswege zu melden. Die zentralen Elemente der Risikomanagementprozesse sowie einer angemessenen Risikokultur sind in den Grundwerten der BMW Group, in umfassenden Regelungen und Vorgaben zum Risikomanagement sowie in der Risikostrategie verankert. Zudem wird das Risikomanagement der BMW Group auf der Basis neuer Erkenntnisse und Anforderungen fortlaufend weiterentwickelt. Regelmäßig finden unternehmensweite Weiterbildungsmaßnahmen und Informationsveranstaltungen insbesondere im Risikomanagementnetzwerk statt.

Der Risikomanagementprozess gilt konzernweit und umfasst die frühzeitige Identifizierung, Analyse und Bewertung von Risiken, den Einsatz geeigneter Steuerungsinstrumente sowie die Überwachung und Evaluierung der Maßnahmen. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die Risiken und Chancen das Segment Automobile.

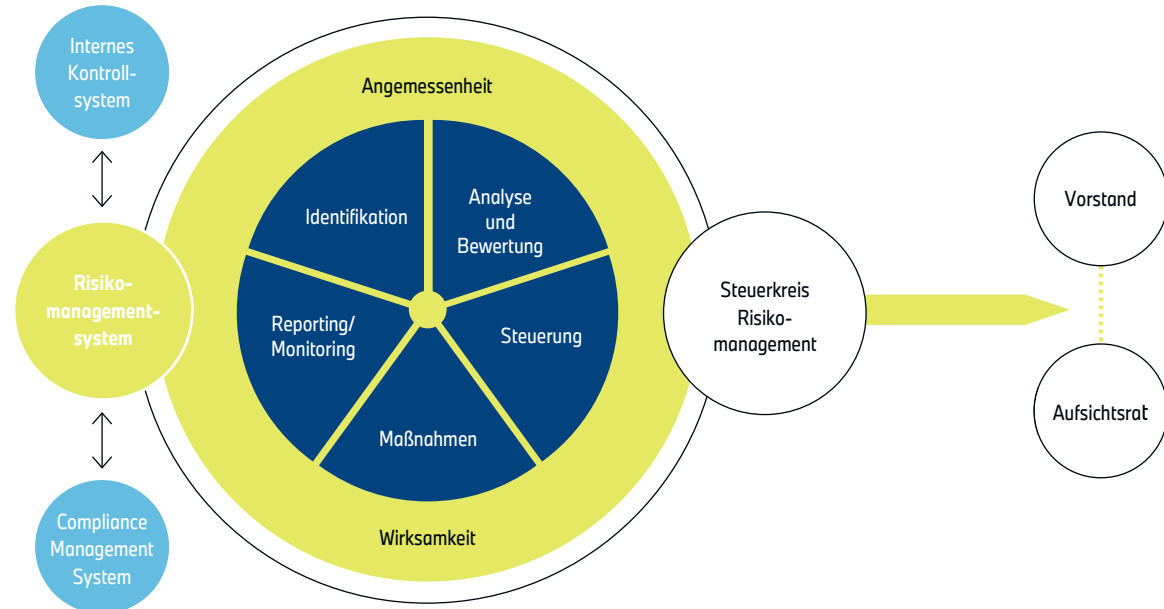
### Risikobewertung

Die BMW Group nutzt standardisierte und adäquate Methoden zur Bewertung aller kurzfristigen Risiken, der Reputationsrisiken und der mittel- bis langfristigen klimabezogenen Risiken.

### Kurzfristige Risiken

Die Risiken des laufenden und folgenden Geschäftsjahres werden im Abschnitt [Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen](#) aufgezeigt. Diese werden grundsätzlich mit Value-at-Risk-Modellen bewertet und mit einheitlichen Schadensverteilungsmaßen beurteilt. Dies führt zu einer besseren Vergleichbarkeit der Risiken sowohl in der internen als auch in der externen Berichterstattung. Die Bewertung von Risiken erfolgt unter Berücksichtigung wirksamer risikoreduzierender Maßnahmen (Nettobetrachtung).

## Risikomanagement in der BMW Group



Interne Revision und externe Prüfung



Risiken werden nach ihrer Risikohöhe (durchschnittliche Ergebnisauswirkung unter Berücksichtigung der Eintrittswahrscheinlichkeit) klassifiziert. Die Ergebnisauswirkung kann bei einem tatsächlichen Risikoeintritt (Worst-Case-Betrachtung, Konfidenzniveau: 99%) deutlich höher ausfallen.

Die Auswirkungen von Risiken und Chancen werden getrennt dargestellt und nicht miteinander verrechnet.

Durch die Aggregation aller wesentlichen kurzfristigen Risiken auf Konzernebene können konzernweite Auswirkungen und Trends erkannt werden. Dazu werden die potenziellen Ergebnisauswirkungen der Risiken unter Berücksichtigung von Korrelationseffekten aggregiert. Zur Beurteilung der Risikotragfähigkeit der BMW Group werden die aggregierten Risiken der Risikodeckungsmasse (bilanziertes Eigenkapital der BMW Group) gegenübergestellt. Ein Limitsystem für diverse Risiken unterstützt die Überwachung der Risikotragfähigkeit.

### Reputationsrisiken

Zusätzlich zu den finanziellen Effekten können sich Risiken auch auf das Ansehen der BMW Group auswirken. Dazu beurteilt die BMW Group alle wesentlichen Risiken mithilfe eines Scoring-Modells bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Reputation. Ergänzend dazu werden weitere übergreifende Themen aus der regelmäßig durchgeführten Medienanalyse aufgezeigt. Sollten sich wesentliche Effekte auf die Reputation ergeben können, so werden sie im Abschnitt [↗ Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen](#) beschrieben.

### Klimabezogene Risiken

Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel werden im Abschnitt [↗ Klimabezogene Risiken und Chancen](#) aufgezeigt. Bei der Bewertung der klimabezogenen Risiken wird gemäß den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) in transitorische und physische Risiken unterschieden. Transitorische Risiken ergeben sich aus dem Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-ärmeren Wirtschaft und werden mithilfe von klimabedingten Risikotreibern und qualitativen Experteneinschätzungen bewertet. Physische Risiken entstehen durch die Klimaveränderung und werden mit externen Daten zu möglichen Naturgefahren bewertet. Potenzielle kurzfristige Auswirkungen des Klimawandels sind bereits in den kurzfristigen Risiken enthalten. Alle kurzfristigen Risiken werden auf Klimarelevanz geprüft. Sofern ein Risiko als klimarelevant eingestuft wird, wird der klimabedingte Anteil des Risikos ermittelt. Die mögliche Entwicklung der klimabezogenen Risiken wird für zwei Berichtszeiträume (mittelfristig bis 2035 und langfristig bis 2050) und für drei Erderwärmungsszenarien bewertet.

### Nichtfinanzielle Risiken im Rahmen der nichtfinanziellen Erklärung (NFE)

Neben einem umfassenden Risikomanagement ist auch nachhaltiges Wirtschaften in den zentralen strategischen Unternehmensprinzipien verankert. Aus Nachhaltigkeitsaspekten resultierende Risiken werden grundsätzlich über das unternehmensweite Risikomanagementnetzwerk identifiziert.

Nach § 289 c HGB erfolgt im Berichtsprozess eine Überprüfung von Risiken mit Auswirkungen auf die im Gesetz genannten nichtfinanziellen Aspekte. Wesentliche Risiken im Sinne dieses Gesetzes sind dabei Risiken, die mit der Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen sowie den Produkten und Dienstleistungen der BMW Group verknüpft sind und die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen haben. Im Berichtsjahr wurden im Rahmen der Überprüfung keine wesentlichen nichtfinanziellen Risiken identifiziert.

### Chancenmanagement

Die Identifikation von Chancen ist in den Strategie- und Planungsprozessen der BMW Group integriert. Auf Basis dieser Analysen wird die Ausrichtung des Produkt- und Serviceportfolios permanent überprüft.

Darüber hinaus sind die kontinuierliche Überprüfung wichtiger Geschäftsprozesse sowie eine strikte Kostenkontrolle von essenzieller Bedeutung, um eine hohe Profitabilität und Kapitalrendite zu gewährleisten.

Die Beurteilung der Bedeutung der kurzfristigen Chancen für die BMW Group erfolgt durch eine qualitative Einordnung in die Kategorien wesentlich und unwesentlich. Wahrscheinliche Maßnahmen zur Steigerung der Profitabilität sind bereits in der Prognose unterstellt.

Klimabezogene Chancen werden fortlaufend über die Strategieentwicklung identifiziert und im Abschnitt [↗ Klimabezogene Risiken und Chancen](#) beschrieben.

## WESENTLICHE KURZFRISTIGE RISIKEN UND CHANCEN

Für die BMW Group ist die Gesamtrisikolage gegenüber dem Vorjahr moderat angestiegen.

Eine anhaltend hohe Inflation mit hohen Zinsen und sinkenden Realeinkommen und ein damit verbundener breiter Nachfragerückgang könnten sich negativ auf das Absatzvolumen auswirken und nachteilige Preis- und Produkt-Mix-Effekte nach sich ziehen. Ein weiter andauernder Krieg zwischen Russland und der Ukraine sowie eine weitere Eskalation des Konflikts im Nahen Osten könnten die Weltwirtschaft ebenfalls stark belasten. Die derzeitige Schwäche der chinesischen Wirtschaft stellt ein zusätzliches Risiko für den Absatz dar.

In der Gesamtbetrachtung sehen der Vorstand und der Aufsichtsrat weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung den Bestand des Unternehmens gefährdet. Die derzeit bestehenden Risiken werden wie im Vorjahr als beherrschbar angesehen. Sofern erwartet wird, dass die identifizierten Risiken beziehungsweise Chancen eintreten, sind diese bereits in den Aussagen im Prognosebericht sowie in der langfristigen Unternehmensplanung verarbeitet und in der nachfolgenden Risiken- und Chancenbetrachtung entsprechend nicht enthalten. Der Liquiditätsbedarf ist gegenwärtig durch vorhandene Liquidität und verfügbare Finanzierungsinstrumente gedeckt.

Die folgenden Ausführungen erläutern mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer negativen (Risiken) beziehungsweise positiven (Chancen) Prognoseabweichung für die Jahre 2024 und 2025 führen können, und zeigen deren Bedeutung für die BMW Group auf.

Darüber hinaus kann es unvorhersehbare Ereignisse geben, die sich auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW Group sowie die Reputation des Konzerns auswirken können.

Die folgende Übersicht bietet einen Gesamtüberblick über die wesentlichen kurzfristigen Risiken und Chancen:

	Risiken		Chancen	
	Klassifizierung der Risikohöhe	Veränderung zum Vorjahr	Klassifizierung	Veränderung zum Vorjahr
<b>Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen</b>	Hoch	-	Unwesentlich	-
<b>Strategische und branchenspezifische Risiken und Chancen</b>				
Änderungen von Gesetzen und Regulierung	Hoch	-	Unwesentlich	-
Marktentwicklung	Hoch	-	Unwesentlich	-
<b>Risiken und Chancen aus betrieblichen Aufgabenbereichen</b>				
Produktion und Technologie	Hoch	-	Unwesentlich	-
Einkauf	Hoch	-	Unwesentlich	-
Vertriebsnetz	Gering	-	Unwesentlich	-
Informationssicherheit, Datenschutz und IT	Hoch	-	Unwesentlich	-
<b>Finanzrisiken und -chancen</b>				
Währungen	Hoch	Erhöht	Wesentlich	-
Rohstoffe	Mittel	Niedriger	Wesentlich	-
Liquidität	Gering	-	-	-
Sonstige Finanzrisiken	Mittel	-	Unwesentlich	-
Pensionsverpflichtungen	Mittel	-	Wesentlich	-
<b>Rechtliche Risiken</b>	Mittel	-	-	-

Für die Klassifizierung der Risikohöhe für die wesentlichen kurzfristigen Risiken gelten folgende Wertgrenzen:

Klasse	Risikohöhe
Gering	0–200 Mio. €
Mittel	> 200–1.000 Mio. €
Hoch	> 1.000 Mio. €

Die wesentlichen Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen werden aufgrund der Besonderheiten des Geschäftsmodells im Abschnitt [Risikomanagementsystem im Segment Finanzdienstleistungen](#) separat dargestellt.

### Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und somit auf das Ergebnis der BMW Group. Unvorhersehbare Störungen innerhalb der globalen Wirtschaftsverflechtungen können zu schwer abschätzbaren Auswirkungen führen. Die Risikohöhe wird weiterhin als hoch klassifiziert.

Im Zuge des Krieges in der Ukraine besteht die Gefahr einer weiteren Verschärfung der Konfliktsituation und damit einhergehender weiterer Sanktionen westlicher Staaten gegenüber Russland sowie möglicher Gegensanktionen beziehungsweise Vergeltungsmaßnahmen Russlands. Ein Wegfall der US-Unterstützung für die Ukraine könnte enorme Auswirkungen auf das Kriegsgeschehen haben.

Im Falle einer weiteren Eskalation des Konflikts im Nahen Osten drohen negative Auswirkungen auf den Ölpreis, der wiederum die Inflationsraten steigen lassen könnte.

Im Konflikt zwischen den USA und China verschiebt sich der Schwerpunkt von reinen Zollerhöhungen zu weiteren Import- und Exportbeschränkungen für bestimmte Technologien. Dies könnte auch die Bedingungen für Importe und Exporte der BMW Group verschlechtern. Mit den derzeitigen Antidumping- und Antisubventionsverfahren gegen China (die EU prüft u.a., ob durch Subventionen für in China produzierte Elektroautos Wettbewerbsverzerrungen entstehen) erwägt auch die EU, Strafzölle

gegen die Volksrepublik zu erheben, was wiederum das Risiko eines Handelskonflikts zwischen beiden Parteien erhöht. Eine Verschärfung des Konflikts könnte negative Folgen für den Handel zwischen Europa und China haben, was in der Folge sowohl zu einem Absatzrisiko als auch zu Risiken in der Lieferkette führen könnte.

Ein weiteres Risiko ist eine Rezession in Europa und in den USA. In beiden Regionen wurden die Zinsen stark angehoben, um die Inflation einzudämmen. Die Inflationsraten sind inzwischen deutlich gesunken und die meisten Volkswirtschaften sind trotz der Zinsanhebungen weiter gewachsen – vor allem die Arbeitsmärkte zeigen sich sehr robust. Allerdings wirken geldpolitische Maßnahmen wie Zinserhöhungen oftmals erst mit einem gewissen Verzug und könnten daher 2024 die Konjunktur bremsen und somit ein Absatzrisiko darstellen. Die derzeitige Schwäche der chinesischen Wirtschaft stellt ebenfalls ein Risiko für den Absatz dar. Sollte sich gerade die Situation im Hinblick auf den Immobiliensektor weiter verschlechtern, wären die möglichen Auswirkungen auf die Konjunktur deutlich zu spüren.

Zur Abschwächung der Auswirkungen werden die Absatzmärkte kontinuierlich beobachtet und in standardisierten Prozessen und Gremien individuelle Maßnahmen definiert.

Volkswirtschaftliche Chancen, die die Ertragslage der BMW Group nachhaltig positiv beeinflussen können, sind aus aktueller Sicht eher unwahrscheinlich. Sollte es aufgrund von größeren fiskal- oder geldpolitischen Maßnahmen zu einer deutlich positiveren Konjunkturentwicklung in einem Markt kommen, könnte dies durchaus positive Effekte haben.

### Strategische und branchenspezifische Risiken und Chancen Änderungen von Gesetzen und Regulierung

Ein signifikantes Risiko für die Automobilindustrie besteht in der Verschärfung von Gesetzen und Regulierungen, insbesondere in Bezug auf Emissions-, Sicherheits- und Verbraucherschutzbestimmungen sowie regionale Fahrzeugerwerbs- und -gebrauchssteuern.

Auch länder- oder branchenspezifische Handelshemmnisse können sich kurzfristig verändern. Verschärfungen könnten

deutlich erhöhte Investitionen und Kosten nach sich ziehen, das Kundenverhalten beeinflussen und zu Angebotsunterbrechungen führen. Die Risikohöhe wird als hoch eingestuft.

Die BMW Group sieht bei den konventionellen Antrieben eine kontinuierliche Verschärfung der gesetzlichen Anforderungen im Bereich der Emissionen. In der EU konnte im Dezember 2023 eine politische Einigung zum EU7-Rahmengesetz erzielt werden. Risiken können sich aus den noch anstehenden Detailausgestaltungen des Rahmengesetzes durch die EU-Kommission ergeben. Neben Schadstoffemissionen werden auch erstmals die Bremspartikel-Emissionen, der Reifenabrieb und die Hochvolt-speicher-Dauerhaltbarkeit (BEV, PHEV) reguliert. Nach EU7 wird von weiteren punktuellen Verschärfungen um das Jahr 2030 ausgegangen.

Das gesetzlich vorgeschriebene CO<sub>2</sub>-Flottenziel in der EU wurde für das Jahr 2035 auf 0 g/km reduziert und erfordert somit eine vollumfängliche Elektrifizierung der PKW-Neuwagenflotte bis 2035. Zusätzlich wird von der EU-Kommission ein Vorschlag ausgearbeitet, ob und wie Fahrzeuge, die ausschließlich mit E-Fuels betrieben werden, als 0-g-CO<sub>2</sub>/km-Fahrzeuge anerkannt werden können. Im Jahr 2026 findet ein Review statt, im Zuge dessen die notwendigen Rahmenbedingungen zur Erfüllung des 0-g/km-Ziels für 2035 analysiert werden. Risiken können sich aus der Verfügbarkeit erneuerbarer Energien, einer nicht ausreichenden privaten und öffentlichen Ladeinfrastruktur sowie einem eingeschränkten Zugang zu Rohstoffen für den Bau von Elektroantrieben ergeben. Eine Diskussion um Verbrauchswerte und CO<sub>2</sub>-Emissionen könnte sich auf die Reputation des Unternehmens auswirken.

Als Folge von Änderungen handelspolitischer Rahmenbedingungen können kurz- bis mittelfristig auch positive Ergebniseffekte für die BMW Group entstehen. Ein möglicher Abbau von tarifären Handelshemmnissen, Importbeschränkungen oder eine Herabsetzung von direkten Verbrauchssteuern bieten das Potenzial für günstigere Herstellkosten oder auch die Möglichkeit, Produkte und Dienstleistungen dem Kunden günstiger anzubieten. Chancen aus Änderungen von Gesetzen und Regulierung werden als unwesentlich eingestuft.

### Marktentwicklung

Der stetige Wandel von Konsumentenpräferenzen oder eine geänderte Markenwahrnehmung bergen Risiken und Chancen zugleich. So könnte die BMW Group beim Wandel von konventionell angetriebenen Fahrzeugen zu alternativen Antriebsarten mit kurzfristigen Verwerfungen sowohl bei Angebot als auch Nachfrage konfrontiert werden. Die Höhe des Risikos für den Eintritt von Marktrisiken ist weiterhin als hoch einzustufen.

Die Absatzmärkte der BMW Group werden kontinuierlich beobachtet, um Risiken zu minimieren, Kundenanforderungen zu erfüllen und dabei Chancen bezüglich Absatzwachstum und Preisrealisierung wahrzunehmen. Die BMW Group schätzt die sich daraus ergebenden Chancen als unwesentlich ein.

### Risiken und Chancen aus Produktion und Technologie

Der Stillstand von Werken ist das wesentliche Risiko in der Produktion. Produktionsunterbrechungen können verschiedene Ursachen haben, dazu gehören Anlagen- und Werkzeugbrüche, lieferantenbedingte Versorgungsengpässe, Knappheit oder Ausfall von Produktionsmitteln wie Gas oder Strom, aber auch Einschränkungen in der Logistik. Außerdem spielen IT-Störungen – hervorgerufen beispielsweise durch Cyberangriffe – eine immer größere Rolle bei Beeinträchtigungen der Lieferkette und der Produktion. Weiterhin können Beschädigungen der Werksinfrastruktur, ausgelöst durch Brand oder Naturereignisse wie Hagel, Sturm oder Starkregen zu Ausfällen der Produktion führen. Die Risikohöhe für den Eintritt solcher Risiken wird als hoch eingeschätzt.

Sämtliche Werke der BMW Group haben Maßnahmen zur Risikovermeidung und -reduzierung umgesetzt. Dazu zählt beispielsweise eine vorausschauende Instandhaltung. Das Risiko eines Produktionsausfalls aufgrund der Teileversorgung wird durch Maßnahmen in der Logistik und im Einkauf sowie den hochflexiblen Einsatz des Produktionsnetzwerks reduziert.

Ebenso werden diverse Maßnahmen ergriffen, um einer längeren Ausfalldauer von Fertigungsanlagen durch gezielte Cyberangriffe vorzubeugen und entgegenzuwirken.

Mögliche Naturgefahren werden bereits bei der Standortauswahl und durch Maßnahmen am Bau berücksichtigt. Im Betrieb werden Risiken aus Naturgefahren oder auch Bränden durch den Einsatz von Betriebsfeuerwehren und Schulungen verringert.

Risiken aus dem Eintritt von Sach- und Betriebsunterbrechungsschäden und von Transportschäden an bereits produzierten Fahrzeugen werden an Versicherungsunternehmen hoher Bonität transferiert. Bedingt durch die Volatilität der internationalen Versicherungsmärkte trägt die BMW Group bereits heute maßgebliche Risiken selbst, bei weiter steigenden Prämien und Selbstbehalten könnte diese Lösung an Relevanz zunehmen.

Mögliche kurzfristige Änderungen der zu erfüllenden Gesetze und Vorschriften oder geänderte nationale Interpretationen der Behörden können den rechtzeitigen Erhalt der Typpenehmigungen gefährden und im Extremfall zu einer Nichtzulassung für ein Fahrzeugderivat, einen Teilmarkt oder sogar für einen Markt führen. Dies sowie ein verzögerter Produktionsstart neuer Modelle könnte zu Absatzverlusten führen. Im Homologationsprozess sind mehrere Kontrollpunkte implementiert, um Risiken zu erkennen und zu mitigieren.

Rückrufaktionen können zusätzliche Kosten verursachen. Die BMW Group bildet angemessene Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen. Dennoch kann nicht völlig ausgeschlossen werden, dass auch darüber hinaus zusätzliche Kosten anfallen, die nicht oder zumindest nicht vollständig durch Rückstellungen abgedeckt sind. Solche Risiken können immer dann entstehen, wenn sich eingesetzte Materialien und Verarbeitungsprozesse trotz intensivster Qualitätssicherung – auch noch Jahre nach Produkteinführung – als unzureichend herausstellen. Auch auf die Reputation des Unternehmens könnte sich eine hohe Zahl an Rückrufen negativ auswirken. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sind im Konzernanhang unter [7 Textziffer \[34\]](#) enthalten.

Die BMW Group sieht Chancen in Produktionsprozessen vor allem in Wettbewerbsvorteilen durch die Beherrschung neuer und komplexer Technologien. Aufgrund des zeitlichen Vorlaufs zur

Entwicklung neuer Produkte werden die zusätzlichen Chancen als unwesentlich für die Ertragslage der BMW Group bewertet.

### Risiken und Chancen aus dem Einkauf

Das größte Risiko aus dem Einkauf entsteht aus Versorgungsengpässen durch Lieferantenausfälle. Produktionsprobleme bei Lieferanten können zu erhöhten Aufwendungen für die BMW Group bis hin zu Produktionsunterbrechungen mit entsprechender Reduzierung des Fahrzeugabsatzes führen. Versorgungsengpässe könnten sich zudem negativ auf die Reputation der BMW Group auswirken, sofern die Kundennachfrage nicht wie erwartet bedient werden kann.

Mögliche Gründe für den Ausfall von Lieferanten sind insbesondere die mangelnde Verfügbarkeit von Rohstoffen, Energie und Vormaterialien, das Auftreten von Naturgefahren und Bränden, die Entwicklung der Sicherheitslage eines Landes, IT-Risiken sowie Verstöße gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards. Die Risikohöhe wird als hoch klassifiziert.

Bei der Lieferantenauswahl erfolgt eine standardisierte Prüfung von Risikokriterien, die in den Vergabeprozess mit einfließen.

Auch die zunehmende Komplexität im Lieferantennetzwerk insbesondere bei den nur indirekt durch die BMW Group steuerbaren Vorlieferanten sowie mangelnde finanzielle Leistungsfähigkeit von Lieferanten können die Versorgung der Werke gefährden. Es wurde ein Präventionsprogramm aufgesetzt, um entsprechende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und individuelle Maßnahmen zu definieren.

Weitere Risiken entstehen durch die inflationsbedingten Preisanstiege der vergangenen Jahre und die daraus resultierenden Nachforderungen der Lieferanten, die sich negativ auf das Ergebnis auswirken können. Neben den Preisrisiken steigt die Anzahl der insolvenzbedrohten Lieferanten, die durch die BMW Group gestützt werden müssen, um den Lieferantenbetrieb aufrechtzuerhalten.

Die steigende Bedrohungslage durch Cyberangriffe entlang der gesamten Wertschöpfungskette betrifft sowohl die Versorgungssicherheit als auch den Schutz des für die BMW Group relevanten

Know-hows. Zur Optimierung des Informationssicherheitsniveaus in der gesamten Wertschöpfungs- und Lieferkette fordert die BMW Group bei ihren Lieferanten den Nachweis einer angemessenen Informationssicherheitszertifizierung ein. [↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk](#)

Kostenvorteile durch den Aufbau von lokalen Lieferantenstrukturen im Umfeld von BMW Werken und innovative Fertigungstechnologien könnten zu niedrigeren Materialkosten für die BMW Group führen. Die BMW Group schätzt die sich daraus ergebenden Chancen als unwesentlich ein.

#### Risiken und Chancen im Vertriebsnetz

Die BMW Group nutzt für den Absatz ihrer Produkte und Dienstleistungen ein weltweites Vertriebsnetz, das aus Tochtergesellschaften und Importeuren sowie Niederlassungen und eigenständigen Handelsbetrieben besteht. Die Insolvenz von Handelsbetrieben könnte sich negativ auf den weltweiten Absatz von Fahrzeugen und das Serviceangebot an Kunden auswirken.

Zusammenfassend sind die Risiken aus dem Vertriebsnetz als gering einzustufen.

Die BMW Group arbeitet konsequent daran, den Vertrieb zukunftsweisend auszurichten, und stellt die Bedürfnisse der zukünftigen und bestehenden Kunden in den Mittelpunkt ihrer Aktivitäten. Die sich daraus ergebenden Chancen werden als unwesentlich eingeschätzt.

#### Informationssicherheit, Datenschutz und IT

Die Digitalisierung und Automatisierung in allen Geschäftsbereichen und Produkten bietet vielfältige Chancen für das Unternehmen. Insbesondere im Bereich der künstlichen Intelligenz werden kontinuierlich sowohl Nutzungspotenziale als auch Risiken bewertet. Parallel dazu steigen die Anforderungen an die Informationstechnologie (IT) zum Schutz der Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Informationen. Die Bedrohungslage hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich verschärft. Auch zunehmende geopolitische Konflikte tragen zum Anstieg der Cyberattacken bei. Darüber hinaus nehmen weltweit gesetzliche und regulatorische Anforderungen zu, die auch zu höheren Investitionen in Hard- und Software führen könnten.

Aufgrund der Zunahme der beobachteten Angriffe wird die Risikohöhe trotz umfangreicher Sicherheitsmaßnahmen weiterhin als hoch eingestuft.

Zum Schutz vor Manipulationen von Fahrzeugfunktionen wurden Prozesse wie beispielsweise standardisierte Sicherheitsbewertungen und regelmäßige Penetrationstests etabliert. Aufgrund der hohen Komplexität und der zunehmenden Vernetzung lassen sich Risiken in diesem Umfeld allerdings nie vollständig ausschließen.

Informationen und Daten können auch durch fehlendes Risikobewusstsein und Fehlverhalten gefährdet sein. Unmittelbare Folgen wären im Wesentlichen negative Auswirkungen auf den Unternehmensumsatz, Ausfälle in der Produktion oder Reputationsschäden. Aus diesem Grund hat die BMW Group ein interaktives Programm initiiert, um jeden einzelnen Mitarbeitenden regelmäßig zum korrekten Umgang mit gefährlichen E-Mails zu schulen.

Der Schutz von Informationen, zum Beispiel gegen unberechtigte Zugriffe oder Missbrauch, hat höchste Priorität. Im Rahmen des Risikomanagements werden Informationssicherheits-, Datenschutz- und IT-Risiken systematisch erfasst, von den Fachstellen mit Maßnahmen versehen und ständig hinsichtlich Bedrohungslage und Risikoreduzierung überwacht. Regelmäßige Analysen und Kontrollen sowie ein konsequentes Sicherheitsmanagement gewährleisten ein adäquates Sicherheitsniveau.

Trotz kontinuierlicher Überprüfung und vorbeugender Sicherheitsmaßnahmen können Risiken in diesem Umfeld nicht vollständig ausgeschlossen werden. Alle Berechtigten sind zum sorgfältigen Umgang mit Informationen wie vertraulichen Geschäfts-, Kunden- und Mitarbeiterdaten, zur sicheren Nutzung von Informationssystemen und zu einem transparenten Umgang mit Risiken verpflichtet. Die konzernweit gültigen Vorgaben sind in einem umfassenden Regelwerk dokumentiert. Die konsequente Anpassung des Regelwerks an die aktuelle Situation und regelmäßige Kommunikations-, Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen schaffen die Grundlage für ein hohes Sicherheitsverständnis und Risikobewusstsein.

#### Finanzrisiken und Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten

##### Währungsrisiken und -chancen

Die BMW Group schließt als international tätiger Konzern Geschäfte in verschiedenen Währungen ab, woraus grundsätzlich Währungsrisiken und -chancen resultieren. Ein beträchtlicher Anteil der Konzernumsätze sowie der Produktion und der Material- und Finanzmittelbeschaffung erfolgt außerhalb der Eurozone.

Die BMW Group steuert Währungsrisiken sowohl strategisch (mittel- und langfristig) als auch operativ (kurz- und mittelfristig). Mittel- und langfristig kann die Produktion in Fremdwährungsländern erhöht oder auch das Einkaufsvolumen in Fremdwährung gesteigert werden (Natural Hedging). Die Sicherung auf den Finanzmärkten dient der operativen kurz- und mittelfristigen Steuerung von Währungsrisiken. Dabei wird die Zielsetzung einer Erhöhung der Planungssicherheit für die BMW Group verfolgt. Zur Limitierung der Währungsrisiken und -chancen werden Cashflow-at-Risk-Modelle eingesetzt und fortlaufend weiterentwickelt. Die Risikohöhe im Hinblick auf Währungsrisiken wird als hoch eingeschätzt. Aufgrund des stärker werdenden Euro im Jahr 2023 ist die Risikohöhe im Vergleich zum Vorjahr erhöht.

In Abhängigkeit von der Wechselkursentwicklung können sich auch Chancen ergeben. Diese werden als wesentlich eingeschätzt.

##### Rohstoffpreissrisiken und -chancen

Als produzierendes Industrieunternehmen ist die BMW Group Preissrisiken ausgesetzt. Dies betrifft insbesondere die für die Fahrzeugherstellung notwendigen Rohstoffe.

Die Ausgangsbasis für die Analyse des Rohstoffpreissrisikos sind die geplanten Einkäufe für Rohstoffe oder Komponenten mit Rohstoffinhalten. Zur Ermittlung der Rohstoffrisiken wird ein Cashflow-at-Risk-Modell eingesetzt. Die Preisschwankungen für Rohstoffe wie beispielsweise Edelmetalle, Buntmetalle, Batterierohstoffe, Stahlgrundstoffe und Energie werden durch Finanzderivate beziehungsweise Lieferverträge mit Preisbindungen abgesichert.

Auf den Rohstoffmärkten ist die Preisentwicklung vieler Rohstoffe weiterhin von Unsicherheit gekennzeichnet und mit einem mittleren Risiko, aber auch wesentlichen Chancen verbunden. Gegenüber dem Vorjahr ist dieses Risiko geringer, da die Preisentwicklung der Rohstoffe rückläufig war.

#### Liquiditätsrisiken

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft im Segment Finanzdienstleistungen wird zum größten Teil durch den Kapitalmarkt refinanziert. Das Risiko einer eingeschränkten Mittelverfügbarkeit wird als gering eingeschätzt.

Das auf den Erkenntnissen der Finanzkrise basierende Liquiditätskonzept wird konsequent eingehalten und kontinuierlich weiterentwickelt. Im Segment Finanzdienstleistungen werden Liquiditätsrisiken durch die fristenkongruente Kapitalbindungsdauer (Matched-Funding-Prinzip) grundsätzlich vermieden.

Die konzernweite Sicherstellung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit der BMW Group wird durch das Einhalten von Liquiditätskennzahlen sowie durch eine breite Streuung der Refinanzierungsquellen gewährleistet.

Die Liquiditätssituation wird fortwährend überwacht und durch eine konzernweite Planung des Finanzbedarfs sowie der Finanzmittelbeschaffung erfasst und gesteuert. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten sind im Konzernanhang unter [Textziffer \[40\]](#) enthalten.

#### Sonstige Finanzrisiken

Unter die sonstigen Finanzrisiken fallen im Wesentlichen Kontrahentenrisiken sowie Risiken im Zusammenhang mit Firmenbeteiligungen.

Die BMW Group arbeitet bei der Anlage der Liquidität, bei der derivativen Absicherung von Finanzmarktrisiken (insbesondere Währungen, Rohstoffe, Zinsen) sowie bei der Absicherung von Vorleistungen mit Banken zusammen. Das Kontrahentenrisiko beschreibt das Risiko, dass die BMW Group die ihr zustehenden Zahlungen aus den beschriebenen Anlage- und Absicherungsgeschäften nicht (vollumfänglich) erhält. Zur Ermittlung des Kontrahentenrisikos wird ein Value-at-Risk-Modell eingesetzt, das

die Bonität der Banken sowie das zugehörige Geschäftsvolumen berücksichtigt. Die Steuerung des Risikos erfolgt über ein Limitensystem sowie ein tägliches Monitoring der Limitauslastung auf Ebene der einzelnen Kontrahenten.

Die BMW Group hält Kapitalbeteiligungen in unterschiedlicher Höhe an einer Reihe von Unternehmen. Die Werthaltigkeit dieser Beteiligungen wird in einem standardisierten Prozess kontinuierlich überwacht. Dennoch können sich Risiken aus außerplanmäßigen Wertminderungen ergeben.

Das Risiko im Zusammenhang mit sonstigen Finanzrisiken wird als mittel eingeschätzt. Mögliche Chancen aus einer Aufwertung von Beteiligungen werden als unwesentlich eingeschätzt.

#### Risiken und Chancen aus Pensionsverpflichtungen

Zukünftige Pensionsverpflichtungen werden größtenteils in von der BMW Group rechtlich getrennten Pensionsfonds oder Treuhand-Konstrukten ausfinanziert. Dafür werden die treuhänderisch verwalteten Gelder in einem breit diversifizierten Portfolio am Kapitalmarkt angelegt, um die zukünftigen Pensionszahlungen aus dem Pensionsvermögen zu entnehmen. Der künftige Mittelbedarf für Pensionszahlungen aus dem operativen Geschäft wird dadurch erheblich reduziert. Risiken entstehen durch Schwankungen der Pensionsverpflichtungen und des zugehörigen Pensionsvermögens und können aufgrund abweichender Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS und HGB unterschiedliche Auswirkungen haben.

Das Risiko aus Pensionsverpflichtungen basierend auf der Bewertung nach IFRS wird als mittel klassifiziert. Wesentliche Chancen entstehen durch eine positive Entwicklung des Pensionsvermögens am Kapitalmarkt oder durch einen stärkeren Rückgang der Verpflichtungen.

Die Höhe der Pensionsverpflichtungen bestimmt sich wesentlich durch das zukünftige Auszahlungsprofil, bewertet mit einem aktuellen Diskontzins (abgeleitet aus Renditen von Unternehmensanleihen mit hoher Bonität). Dieser unterliegt Marktwertschwankungen und beeinflusst damit die Höhe der barwertigen Pensionsverpflichtungen. Auch Veränderungen weiterer Parameter, wie beispielsweise Inflationsraten und Lebenserwartung, wirken

sich auf die Höhe und die Dauer der zukünftigen Pensionszahlungen aus. Ebenso können regulatorische Anforderungen die Höhe der Pensionsverpflichtungen beeinflussen.

Die Höhe des Pensionsvermögens schwankt durch die Volatilität der verschiedenen Anlageklassen am Kapitalmarkt. Anlagen werden breit diversifiziert (verzinsliche Wertpapiere, Aktien, Immobilien und sonstige Anlageklassen).

Neubewertungseffekte auf Verpflichtungs- und Vermögensseite werden unter Berücksichtigung latenter Steuern im sonstigen Ergebnis erfasst und bilanziell in den Gewinnrücklagen im Eigenkapital der BMW Group dargestellt. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Rückstellungen für Pensionen sind im Konzernanhang unter [Textziffer \[33\]](#) enthalten.

#### Rechtliche Risiken

Wie jedes weltweit tätige Unternehmen ist die BMW Group mit Rechtsstreitigkeiten, behaupteten Ansprüchen, insbesondere aus Gewährleistungs- und Produkthaftungsumfängen oder Schutzrechtsverletzungen, und behördlichen Verfahren konfrontiert. Diese können sich unter anderem auf die Reputation des Konzerns auswirken. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Verfahren, die branchentypisch oder durch die Anpassung der Produkt- oder Einkaufsstrategie an veränderte Marktbedingungen bedingt sind, oder um kartellrechtliche Verfahren. Vor allem im US-amerikanischen Markt können sich aus Sammelklagen und Produkthaftungsrisiken erhebliche finanzielle Auswirkungen und Reputationsschäden ergeben. Eine mögliche schärfere Anwendung, Auslegung oder Veränderung bestehender Verbraucherschutzregelungen könnte zu einer Zunahme bei den Rückrufen führen.

Die Risikohöhe aus rechtlichen Risiken wird als mittel eingestuft.

Die möglichen finanziellen Auswirkungen der in den Eventualverbindlichkeiten erläuterten Sachverhalte unter anderem im Zusammenhang mit Rechts- und Gewährleistungsrisiken lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen.

Im internationalen Warenverkehr sind umfangreiche Vorschriften zur Exportkontrolle zu beachten. Neben güterbezogenen

Restriktionen existieren auch personen-, länder- sowie endverwendungsbezogene Restriktionen. Insbesondere Verstöße gegen geltende EU- und US-Exportkontrollvorschriften können erhebliche rechtliche Konsequenzen für die BMW Group nach sich ziehen. Bedingt durch die starke Präsenz der BMW Group in den USA und China könnte ein sich verschärfender Handelsstreit zwischen den beiden Ländern zusätzliche Risikopotenziale schaffen.

Die BMW Group Gesellschaften unterliegen in allen Ländern, in denen sie tätig sind, staatlichen Steuer- und Zollprüfungen. Diese können zu Steuer- und Zollnachforderungen, Zinsen, Strafen und ähnlichen Zahlungen führen. Solche Zahlungen können beispielsweise aus der Nichtanerkennung von konzerninternen Verrechnungspreisen in den jeweiligen Ländern resultieren. Weitere materiellrechtliche Risiken können durch strittige Auslegung von Steuer- oder Zollgesetzen entstehen. Feststellungen der Betriebsprüfung in den Ländern wirken für den Betriebsprüfungszeitraum und gegebenenfalls in den Folgejahren. Das steuer- und zollrechtliche Risikomanagement ist in das RMS der BMW Group eingebettet. Für die Minimierung der wesentlichen prozessualen Steuer- und Zollrisiken hat die BMW Group ein umfassendes Tax Compliance Management System (Tax CMS) eingerichtet, das in Deutschland, China und seit Ende 2023 auch in Österreich für die bedeutenden Gesellschaften bereits zur Anwendung kommt und sukzessive in weiteren wesentlichen Ländern ausgerollt wird.

Die BMW Group bildet für rechtliche Verfahren und Risiken angemessene Rückstellungen. Soweit wirtschaftlich sinnvoll, wird ein Teil der Risiken zudem über Versicherungen abgedeckt. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass Schäden eintreten können, die über diese Umfänge hinausgehen. Zu Rechtsrisiken werden gemäß International Financial Reporting Standards (IFRS) geforderte Angaben nicht gemacht, sofern das Unternehmen zu dem Schluss kommt, dass diese Angaben das Ergebnis des jeweiligen rechtlichen Verfahrens ernsthaft beeinträchtigen können. Ergänzende Informationen zu Eventualverbindlichkeiten sind im Konzernanhang unter [Textziffer \[39\]](#) enthalten.

Die BMW Group verfügt über ein Compliance-Management-System, das unter anderem darauf abzielt, rechtmäßiges Handeln ihrer Organe, Führungskräfte sowie Mitarbeitenden nachhaltig und weltweit zu fördern. Weiterführende Informationen dazu finden sich im Kapitel [Compliance und Menschenrechte](#).

### **Risikomanagementsystem im Segment Finanzdienstleistungen**

Das Risikomanagement des Segments Finanzdienstleistungen steht auf verschiedenen Säulen. Diese sind die Risikokultur, die Risikostrategie und der festgelegte Risikoappetit in den verschiedenen Risikoarten. Ergänzend hierzu gibt es eine Vielzahl von Richtlinien, die weltweit Geltung haben und in den jeweiligen Gesellschaften implementiert sind.

Das zentrale Ziel des Risikomanagements im Segment Finanzdienstleistungen ist die kontinuierliche Sicherstellung der Risikotragfähigkeit. Dazu werden je nach Risikoart Limite vergeben. Hierzu werden verschiedene regelmäßig validierte Value-at-Risk-Modelle verwendet. Das verwendete Konfidenzniveau dieser Modelle ist konservativ. Es wird zu jeder Zeit darauf geachtet, dass die Deckungsmassen, basierend auf dem Eigenkapital des Segments Finanzdienstleistungen, ausreichend sind.

Flankierend zu dem vorgenannten Modell werden in regelmäßigen Abständen Stresstests durchgeführt. Diese sind ein weiterer Indikator für mögliche Risikosteuerungsmaßnahmen und schaffen hohe Transparenz im Hinblick auf extreme, realistische Ereignisse besonders in volatilen Zeiten.

Grundsätzlich orientiert sich das Risikomanagement des Segments Finanzdienstleistungen an den Vorgaben der Aufsichtsbehörden und setzt diese weltweit konsequent um. Auch klimabezogene Risiken werden berücksichtigt und in regelmäßigen Abständen analysiert. Diese Betrachtung wird regelmäßig für einen mittelfristigen Zeitraum in die Zukunft erhoben. [Klimabezogene Risiken und Chancen](#)

Die folgende Übersicht bietet einen Gesamtüberblick über die wesentlichen kurzfristigen Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen:

	Risiken		Chancen	
	Klassifizierung der Risikohöhe	Veränderung zum Vorjahr	Klassifizierung	Veränderung zum Vorjahr
Kreditausfall	Mittel	–	Unwesentlich	–
Restwert	Hoch	–	Wesentlich	–
Zinsänderungen	Gering	–	Wesentlich	–
Operationelle Risiken	Mittel	–	–	–

#### Kreditrisiken und -chancen

Im Segment Finanzdienstleistungen wird das Risiko eines Zahlungsausfalls beim Abschluss eines Vertrags im Zins eingepreist. Darüber hinaus erfolgt eine fortlaufende Bewertung des Kreditportfolios mit dem Ziel, den Wertberichtigungsbedarf auf die Finanzforderungen zu ermitteln. Diese Bewertung beruht auf statistischen Modellen und berücksichtigt unter anderem folgende Aspekte: die Bonität des Kunden, sein Zahlungsverhalten und die wirtschaftliche Situation der Region des Kunden. Die Höhe der Kreditrisiken wird weiterhin als mittel eingestuft.

In der fortlaufenden Überprüfung der Bonität des Portfolios können sich auch positive Effekte ergeben, die zu einer Reduzierung des Gesamtrisikos führen und entsprechend eine Chance darstellen. Die BMW Group schätzt potenzielle Chancen in diesem Bereich weiterhin als unwesentlich ein. Um dem volatilen wirtschaftlichen Umfeld Rechnung zu tragen, wurden Parameter innerhalb des Kreditvergabeprozesses überprüft und angepasst, damit rückläufige Bonitäten eingepreist oder nicht angenommen werden.

#### Restwertrisiken und -chancen

Restwertrisiken werden bezüglich ihrer Risikohöhe als hoch eingestuft, Restwertchancen als wesentlich klassifiziert.

Sie entstehen vor allem bei der Vermarktung verleaster Fahrzeuge nach ihrer Rückgabe zum Ende des Leasingvertrags. Eine negative Abweichung von der Restwertprognose führt zu einem Restwertrisiko, eine positive Abweichung von der Restwertprognose zu einer Restwertchance.

Jedem Leasingvertrag ist eine Prognose für den Verkaufswert des Fahrzeugs nach Leasingende zugeordnet. Aktuelle Marktentwicklungen werden im Rahmen der regelmäßigen Portfoliobewertung einbezogen. Dabei wird auch die Portfoliozusammensetzung (zum Beispiel nach Antriebsart) permanent analysiert. Diesbezügliche Veränderungen und ihre Auswirkungen fließen in die Portfoliobewertung ein. Die Restwertprognosemodelle und die Modelle für die regelmäßige Portfoliobewertung werden kontinuierlich weiterentwickelt.

#### Zinsänderungsrisiken

In einem limitierten Umfang werden bewusst Zinsänderungsrisiken eingegangen, um damit verbundene Renditechancen zu nutzen. Risiken entstehen dabei durch eine teilweise Inkongruenz in den Zinsbindungsfristen. Diese werden als gering bewertet. Die zugehörigen Chancen werden als wesentlich eingestuft.

#### Operationelle Risiken

Operationelle Risiken entstehen durch jegliche Art von ineffektiven oder fehlerhaften internen Prozessen, Systemen, externen Ereignissen oder Menschen. Das Ziel ist es, alle Risiken, außer den in den Absätzen davor genannten, systematisch zu erfassen und zu quantifizieren. Da die Risiken aus den verschiedensten Bereichen des Unternehmens stammen, wie beispielsweise IT-Sicherheit oder Lieferantenmanagement, ist eine enge Verzahnung mit diesen Bereichen essenziell und gewährleistet so eine adäquate Transparenz über die aktuelle Risikosituation des gesamten Bereichs. Sämtliche operationellen Einzelrisiken werden systemseitig erfasst und mit Maßnahmenplänen belegt. Die Risikohöhe wird als mittel eingestuft.



# KLIMABEZUGENE RISIKEN UND CHANCEN

[[ Klimaveränderungen können sich auf das Geschäftsmodell der BMW Group auswirken. Deshalb analysiert das Unternehmen unterschiedliche Klimaszenarien, identifiziert und bewertet klimabezogene Risiken und Chancen und ergreift entsprechende Maßnahmen. [↗ GRI-Index: 201-2](#)

Parallel dazu entwickelt die BMW Group die Prozesse zur Berichterstattung und internen Steuerung der klimabezogenen Risiken und Chancen kontinuierlich weiter und folgt damit den Empfehlungen der TCFD.

Für das Berichtsjahr 2023 wurden alle wesentlichen Risiken und Chancen der BMW Group gemäß TCFD hinsichtlich ihrer Sensitivität für drei unterschiedliche Klimaszenarien analysiert. Für den mittelfristigen Zeithorizont bis 2035 werden transitorische und physische Klimarisiken unterschieden. Für den langfristigen Zeithorizont bis 2050 konzentriert sich die Bewertung auf die physischen Klimarisiken.

## Klimaszenarien

Die BMW Group legt zur Identifizierung und Bewertung der klimabezogenen Risiken drei Szenarien zugrunde, die sich an den Szenarien des Shared Socioeconomic Pathways (SSP) des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) orientieren.

Diese Klimaszenarien reichen von einem emissionsarmen Szenario mit einer Erderwärmung von  $< +1,5^{\circ}\text{C}$  (Paris Agreement, SSP1-2.6) über ein mittleres Szenario mit durchschnittlich  $+2,5^{\circ}\text{C}$  (Der mittlere Weg, SSP2-4.5) bis hin zu  $> +4^{\circ}\text{C}$  (Fossile Entwicklung, SSP5-8.5).

Die BMW Group hat sich verpflichtet, ihre Geschäftstätigkeit am emissionsarmen Szenario des Pariser Klimaabkommens auszurichten, und legt seither die langfristige Unternehmensplanung konsequent darauf aus. [↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen](#)

## Transitorische Klimarisiken

Transitorische Klimarisiken entstehen aus der für die Begrenzung des Klimawandels notwendigen Transformation hin zu einer emissionsarmen Wirtschaft über alle Sektoren hinweg. Sie sind insbesondere dann spürbar, wenn sich Rahmenbedingungen schneller und/oder anders verändern als erwartet. Die transitorischen Klimarisiken wurden entlang von fünf Risikodimensionen identifiziert und bewertet. [\]\]](#)

Die folgende Tabelle zeigt die transitorischen Klimarisiken für die BMW Group:

## [[ RISIKODIMENSION

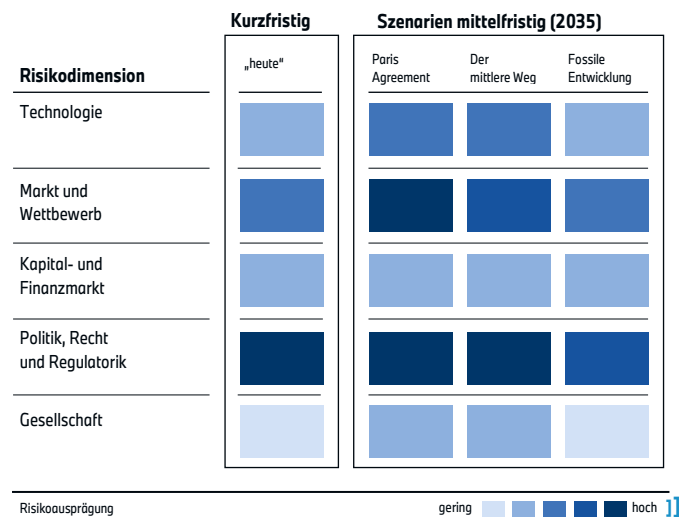
### Transitorische Klimarisiken

<b>Technologie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Innovationen in nachhaltige Technologien werden gefördert und beschleunigen die Verbreitung der Elektromobilität. Für die BMW Group könnte sich das auf die Auslieferungen und die Restwerte der bestehenden Produkte negativ auswirken. Im Bereich Produktion und Einkauf könnten Remanenzkosten und Impairmentrisiken durch die Umstellung der Prozesse und Anlagen entstehen.</li> <li>— Die digitale Konnektivität zwischen Unternehmen und Produkten zur Unterstützung der Dekarbonisierung nimmt zu, um Prozesse zu verschlanken und Emissionen besser managen zu können. Risiken für die BMW Group ergeben sich aus einer Zeitverzögerung beim Einsatz solcher Technologien, wenn zum Beispiel Beteiligte in der Lieferkette entsprechende Standards und Schnittstellen nicht schnell genug bereitstellen.</li> <li>— Bedeutende technologische Innovationen können heute genutzte oder geplante Produkt- und Produktionstechnologien (von Energiespeicherung bis Verwertung) und Investitionen in diese obsolet machen oder deren Wirtschaftlichkeit infrage stellen. Im Bereich Infrastruktur (wie neue Treibstoffoptionen, Ladetechnologien für Elektrofahrzeuge) können sie Verfügbarkeit und Akzeptanz geplanter beziehungsweise erwarteter Rahmenbedingungen für die Kunden gefährden.</li> </ul>
<b>Markt und Wettbewerb</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Durch die weltweite Fokussierung auf nachhaltige Produkte steigen die Energie- und Rohstoffpreise. Dies hat direkte Auswirkungen auf die Herstellkosten der BMW Group und könnte in der Folge die Auslieferungen beeinflussen. Darüber hinaus sind Auswirkungen auf die Kredit- und Restwertrisiken im Segment Finanzdienstleistungen möglich.</li> <li>— Bestehende und neue Wettbewerber forcieren die Produktion elektrifizierter Fahrzeuge. Sollten die Produkte und Geschäftsmodelle von Kunden als attraktiver wahrgenommen werden, könnte dies entsprechende Auswirkungen auf die Auslieferungen der BMW Group haben.</li> <li>— Gravierende Verstöße gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards und inkorrekte Angaben hierzu können für eine Unterbrechung der Lieferkette beziehungsweise den Ausfall einzelner Lieferanten sorgen.</li> </ul>
<b>Kapital- und Finanzmarkt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Eine gute Platzierung in ESG-Ratings wirkt sich positiv auf die Wahrnehmung eines Unternehmens am Kapitalmarkt aus und begünstigt Investitionsentscheidungen. Investitions- und Finanzentscheidungen von Investoren oder Kreditgebern setzen ein gutes ESG-Rating voraus. Kurzfristige und nicht vorhersehbare regulatorische Veränderungen können die Attraktivität eines Unternehmens am Kapitalmarkt verringern und Refinanzierungskosten erhöhen, falls nicht rechtzeitig auf die geänderten Rahmenbedingungen reagiert werden kann. Das könnte Auswirkungen auf das Kreditrating sowie die Refinanzierungskosten der BMW Group haben.</li> <li>— Die kurzfristige Beendigung staatlicher Subventionsmaßnahmen zur Förderung emissionsarmer Mobilität kann die Nachfrage für elektrifizierte Fahrzeuge reduzieren.</li> <li>— Unausgewogene Anpassungen in der CO<sub>2</sub>-Bepreisung können die makro- und mikroökonomischen Gegebenheiten einer Volkswirtschaft negativ beeinflussen und dadurch unter anderem zu Verwerfungen im Kreditrisiko führen.</li> </ul>
<b>Politik, Recht und Regulatorik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Eine kurzfristige Verschärfung von Gesetzen und Regulierungen in den Hauptmärkten der BMW Group (EU, USA und China) kann die Reaktionsmöglichkeiten der BMW Group und ihrer Lieferanten überfordern und Risiken für das Auslieferungsvolumen, Kosten und Restwerte schaffen.</li> <li>— Produktionsprozesse müssen zeitnah auf grüne Energiequellen und hocheffiziente, ressourcenschonende Anlagen umgestellt werden. Die BMW Group setzt bekannte Anforderungen schon heute konsequent um. Jedoch kann es aufgrund kurzfristiger zusätzlicher Anforderungen zu weiteren Kosten kommen.</li> <li>— Bei Lieferanten könnten strengere Vorschriften zur Kreislaufwirtschaft, Ressourcenvermeidung und Wiederverwertung zeitnah zu höheren Kosten führen.</li> <li>— Schnell steigende und/oder selektiv diskriminierende regionale Fahrzeuerverkehrs- und gebrauchsteuer können zu höheren Kosten beziehungsweise einem Rückgang bei den Auslieferungen führen.</li> </ul>
<b>Gesellschaft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Weltweit steigt das Umweltbewusstsein in der Gesellschaft. Gesellschaftliche Debatten als Folge einer wahrgenommenen Verschärfung der Klimaentwicklung könnten zu einem veränderten Mobilitätsverhalten beziehungsweise veränderten Kundenpräferenzen führen, die in den einzelnen Regionen unterschiedlich ausgeprägt sein können. Dies kann Anpassungen im Produktportfolio erforderlich machen mit Auswirkungen auf die Auslieferungen und Fahrzeugrestwerte.</li> </ul>

In der folgenden Grafik werden die Risikodimensionen der transitorischen Risiken den Erwärmungsszenarien gegenübergestellt. Mögliche Auswirkungen werden in fünf Stufen klassifiziert.

Die möglichen transitorischen Risiken sind aufgrund schnell eintretender und möglicherweise unvorhergesehener Entwicklungen im Erderwärmungsszenario Paris Agreement mittelfristig am höchsten. Es ist nicht auszuschließen, dass in den nächsten Jahren weltweit noch entschiedener Maßnahmen ergriffen werden, um das < +1,5°-Ziel zu erreichen. Dies zeigt sich für die BMW Group insbesondere in den Risikodimensionen Politik, Recht und Regulatorik sowie Markt und Wettbewerb. Hier könnten kurzfristig entschiedene regulatorische Anforderungen in Kraft treten, die sich auf Produkte, Produktion und Lieferketten auswirken könnten. In der Risikodimension Markt und Wettbewerb könnten sich Risiken erhöhen, zum einen durch eine erhöhte Nachfrage und daraus resultierende höhere Preise bei ausgewählten (knappen) Rohstoffen und zum anderen durch steigende Energiepreise.

**Transitorische Klimarisiken**



**Physische Klimarisiken**

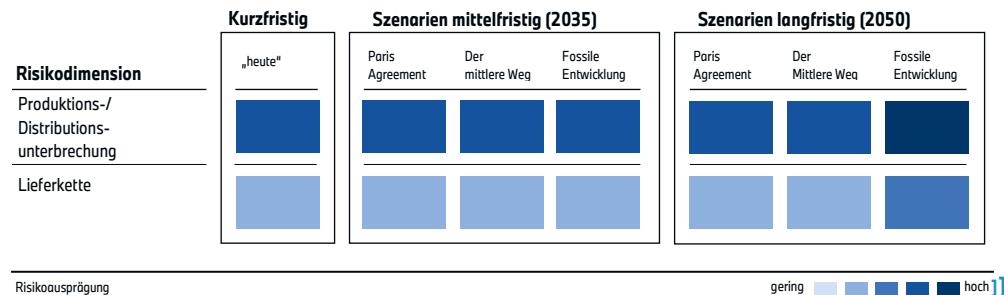
Neben den transitorischen Risiken bewertet die BMW Group auch die physischen Risiken. Berücksichtigt werden dabei eine zunehmende Häufung und Intensität von akuten Extremwetterereignissen wie Hitzewellen, Stürmen und Überschwemmungen sowie längerfristige Änderungen wie bei Temperatur oder Niederschlagsmengen.

Zur Bewertung wird auf externe Daten zurückgegriffen, die die Entwicklung der akuten und anhaltenden Naturereignisse über die Erderwärmungsszenarien und die Zeit hinweg bewerten.

Für die BMW Group können daraus Schäden an Vermögensgegenständen wie Gebäuden, Fahrzeugen oder Teilen entstehen. Aufgrund von solchen Ereignissen kann es auch zu Betriebsunterbrechungen an eigenen Standorten oder an Standorten von Lieferanten kommen.

Physische Klimarisiken verstärken sich für die BMW Group insbesondere im langfristigen Betrachtungszeitraum des Szenarios >+4°C. Dies führt zu einem erhöhten Risiko sowohl für die Produktionsstandorte der BMW Group als auch die Lieferantenstandorte. Die Risiken aus Produktions- und Distributionsunterbrechungen sowie die Risiken in der Lieferkette werden den Erwärmungsszenarien für einen mittleren (2035) und einen langfristigen (2050) Zeitraum gegenübergestellt:

**Physische Klimarisiken**



## [[ Klimabezogene Chancen

Die BMW Group sieht in der Ausrichtung auf den 1,5°-Pfad auch wirtschaftliche Chancen. Diese ergeben sich aus den hierfür notwendigen Anpassungen bei Produkten, Produktionsprozessen und der Wertschöpfungskette. Auch die identifizierten Chancen verteilen sich auf die fünf Dimensionen. ]]

### [[ DIMENSION

#### Transitorische Chancen

##### Technologie

- Durch den Ausbau des elektrifizierten Produktportfolios und durch die Eigenentwicklung und -produktion von Elektroantrieben, Batterien und Batteriezellprototypen erfolgt eine frühzeitige Sicherung von Know-how und Systemkompetenz. Daraus können sich Wettbewerbsvorteile ergeben.
- Durch Kreislaufwirtschaft trägt die BMW Group zum Erreichen des CO<sub>2</sub>-Ziels in der Lieferkette bei und verringert die Abhängigkeit von Primärmaterial auch mit Blick auf dessen Verfügbarkeit, Kosten und ESG-Risiken.
- Mitigationsmaßnahmen (Scope 1 und 2) können zur Senkung des Energieverbrauchs und der Betriebskosten beitragen.

##### Markt und Wettbewerb

- Durch flexible Fahrzeugarchitekturen und Produktionssysteme ergeben sich für die BMW Group Chancen, um auf eine veränderte Kundennachfrage oder regulatorische und infrastrukturelle Unterschiede in den Märkten schnell und flexibel zu reagieren.
- Durch eine überzeugende Nachhaltigkeitsperformance bei den angebotenen Produkten und den forcierten Weg in die Kreislaufwirtschaft können Vorteile durch eine erhöhte Kundennachfrage entstehen.
- Differenzierung durch die konsequente Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Fahrzeugportfolio mittels Elektrifizierung und hocheffizienter Verbrennungsmotoren kann den Marktanteil der BMW Group weiter erhöhen.
- Das Management der CO<sub>2</sub>-Reduzierung bei Tier-1-Lieferanten mithilfe von BMW Werkzeugen und anderen Angeboten kann für Investoren und Kunden ein Unterscheidungsmerkmal sein und das Ansehen der Marke verbessern.

##### Kapital- und Finanzmarkt

- Weitere Diversifizierung der Investorenbasis durch proaktiven Umgang mit den Risiken des Klimawandels.
- Eine gute Bewertung der BMW Group in ESG-Ratings könnte die Attraktivität bei Investoren weiter erhöhen.
- Eine überdurchschnittliche Performance im Branchenvergleich bezüglich der ESG-Kennzahlen könnte zu einer erhöhten Attraktivität für Investoren führen.
- Verbesserte steuerliche Rahmenbedingungen und Anreize für Kunden sowie Investitionsbeihilfen und Erleichterungen für Klimaschutzmaßnahmen in der Produktion könnten die Fortschritte bei der Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen beschleunigen.

##### Politik, Recht und Regulatorik

- Deutlich erhöhte Investitionen in die Ladeinfrastruktur und in die Erzeugung und Verteilung von Wasserstoff können die Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen stark steigern und den Ersatz fossiler Energieträger in der Produktion vereinfachen.
- Qualifizierung für die Teilnahme an weltweiten Regierungsinitiativen sowie Subventionen, die eine weitere Beschleunigung der Anpassung an den Klimawandel (Scope 1 und 2) ermöglichen (einschließlich Steuerreformen, grüne und digitale Konjunkturprogramme, Forschungs- und Entwicklungsanreize).
- Frühzeitige Änderungen in der Lieferkette zur Anpassung an den Klimawandel erhöhen langfristig die Widerstandsfähigkeit der Lieferkette und damit die Geschäftskontinuität.
- Förderprogramme für alternative Antriebstechnologien verhelfen zu erhöhtem Absatz.

##### Gesellschaft

- Die BMW Group leistet gemeinsam mit ihren Lieferanten einen Beitrag, CO<sub>2</sub>-Emissionen entlang der Wertschöpfungskette zu reduzieren und auf CO<sub>2</sub>-mindernde Maßnahmen hinzuwirken. Durch frühzeitiges Handeln ist die BMW Group vorbereitet und profitiert auch unternehmerisch.
- Die BMW Group kann durch ihren Fokus auf Nachhaltigkeit einen wertvollen gesellschaftlichen Beitrag zur Vermeidung der Klimaerwärmung leisten. ]]

## ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

[[Die aufgezeigten wesentlichen kurzfristigen Risiken, Reputationsrisiken und klimabezogenen Risiken zeigen mögliche Herausforderungen für die BMW Group auf. Die BMW Group setzt sich mit diesen Risiken sowie den entsprechenden Chancen aktiv auseinander und berücksichtigt sie in den Entscheidungs- und Planungsprozessen. Das Risikomanagementsystem wird dazu auf Basis von internen und externen Impulsen kontinuierlich weiterentwickelt.]]

# COMPLIANCE UND MENSCHENRECHTE

Für die BMW Group ist Compliance die Grundlage für langfristigen Erfolg. Compliance schafft Vertrauen in unsere Produkte und Marken und prägt unser Bild in der Öffentlichkeit. Compliance umfasst nicht nur die weltweite Einhaltung des geltenden Rechts und unternehmensinterner Regeln, sondern ist Teil unseres Selbst- und Führungsverständnisses, gelebte Integritätskultur und verbindlicher Rahmen aller unternehmerischen Aktivitäten.

## Compliance als Unternehmensaufgabe

Für den Vorstand der BMW AG ist Compliance eine Leitungsaufgabe, die er durch Schaffung eines angemessenen Ordnungs- und Überwachungsrahmens, ein regelmäßiges und anlassbezogenes Berichtswesen sowie eine eindeutige Kommunikation wahrnimmt. Dies basiert auf dem Grundverständnis, dass es in der Verantwortung aller Mitarbeitenden liegt, geltendes Recht und die sich darauf beziehenden internen Regelungen einzuhalten. Als Vorbilder haben Führungskräfte die Aufgabe, die Compliance-Kultur in ihrem Verantwortungsbereich zu verankern und dafür zu sorgen, dass Compliance-Anforderungen und -Prozesse umgesetzt werden. [↗ GRI-Index: 2-23](#)

Der Chief Compliance Officer (CCO) der BMW Group verantwortet das konzernweite Compliance-Management-System, leitet den Group-Compliance-Bereich und informiert regelmäßig Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG.

## Compliance-Management-System (CMS)

Das konzernweite CMS stärkt die Integritäts- und Compliance-Kultur und trägt dazu bei, Sanktions- und Haftungsrisiken sowie Risiken aus weiteren (nicht-)finanziellen Nachteilen wie Reputationsrisiken zu reduzieren. Es ist auf Angemessenheit und Wirksamkeit ausgerichtet und basiert auf dem Prevent-Detect-Respond-Ansatz mit spezifischen Präventions-, Überwachungs-, Kontroll- und Reaktionsmaßnahmen. Wesentlich sind zudem eindeutige Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

Das CMS ist auf die Risikolage des Unternehmens ausgelegt und deckt die relevanten Compliance-Themenfelder ab. Konzernweit gehören dazu Korruptions-, Geldwäsche- und Betrugsprävention, Kartellrechts- und Menschenrechts-Compliance, Exportkontrolle, Datenschutz und Produkt-Compliance. Im Berichtsjahr wurden die bereits etablierten Compliance-Programme External-Workforce-Compliance und Compliance für Financial-Services-Einheiten in das CMS integriert. Dabei werden Datenschutz, Produkt-Compliance, External-Workforce-Compliance und Compliance für regulierte Financial-Services-Einheiten außerhalb der Group Compliance in eigenständigen Fachabteilungen verantwortet. [↗ GRI-Index: 2-27, 205-1, 205-3, 206-1](#)

## CMS weiterentwickelt

Das CMS wird regelmäßig geprüft und bei Bedarf weiterentwickelt. Dabei werden vor allem strategische Fokusthemen, rechtliche und regulatorische Anforderungen und Trends, Best Practices sowie Industriestandards jeweils risikobasiert berücksichtigt. Ziel ist, das CMS konsequent zu verbessern. Die BMW Group engagiert sich aktiv als Mitglied in verschiedenen Vereinigungen und Interessengruppen wie dem Deutschen Institut für Compliance e. V. (DICO) auf Vorstandsebene.

Ein Schwerpunkt der Arbeit im Berichtszeitraum war die Aktualisierung und Weiterentwicklung der Compliance-Regelungslandschaft, einschließlich einer Aktualisierung des [↗ BMW Group Code of Conduct](#) als zentrales Regelwerk für die Erwartungen der BMW Group an ihre Beschäftigten zur Einhaltung geltender Rechtsvorschriften und interner Regelungen. Außerdem wurde eine Analyse der Verbandsaktivitäten zur weiteren Stärkung der Kartellrechts-Compliance durchgeführt. Weitere Schwerpunkte ergaben sich im Bereich der Exportkontrolle aufgrund des Ukraine-Krieges sowie in der Geldwäscheprävention aufgrund der Intensivierung von gesetzgeberischen Initiativen und zur Vorbereitung auf die Änderungen am Geschäftsmodell zur Intensivierung des Direktvertriebs.

Bestandteil des CMS ist das Compliance-Programm zum Datenschutz, das in der Verantwortung des Konzerndatenschutzes liegt. Grundlage sind die Anweisung zum Datenschutz (Privacy Corporate Rules) sowie die sogenannten Binding Corporate Rules, die den Transfer von Beschäftigendaten innerhalb des Konzerns vertraglich sicherstellen. Die Umsetzung des Programms wird durch regelmäßige Berichterstattung der Konzerngesellschaften und mit eigenständigen Auditierungen durch den Konzerndatenschutz abgesichert.

Die Produkt-Compliance wird als Teil des CMS durch den Bereich Qualitätsmanagement verantwortet. Schwerpunkte dabei sind die Vermeidung von Verstößen gegen produktbezogene gesetzliche und behördliche Vorschriften und die Einhaltung der sich darauf unmittelbar beziehenden Anforderungen an Produkte der Segmente Automobile und Motorräder der BMW Group. Im Berichtsjahr wurden vor allem die Detect-Prozesse weiter ausgebaut, um präventive Aktivitäten gezielt zu stärken. Mit der Umsetzung von neuen Trainings- und Kommunikationsformaten wurde dieser Ausbau weiter begleitet.

Das Compliance-Programm External-Workforce-Compliance wird als Teil des CMS durch den Bereich Konzernpersonalwesen verantwortet und hat den Schutz des Unternehmens vor Folgen nicht arbeitsrechtskonformer Zusammenarbeit mit Beschäftigten von Fremdfirmen zum Ziel. Im Berichtszeitraum wurde die External-Workforce-Compliance neu strukturiert, um eine noch stärkere Verankerung der Anforderungen für regelkonforme

Werkverträge in der Beschaffung von Dienstleistungen und in der Zusammenarbeit mit Dienstleistern sicherzustellen.

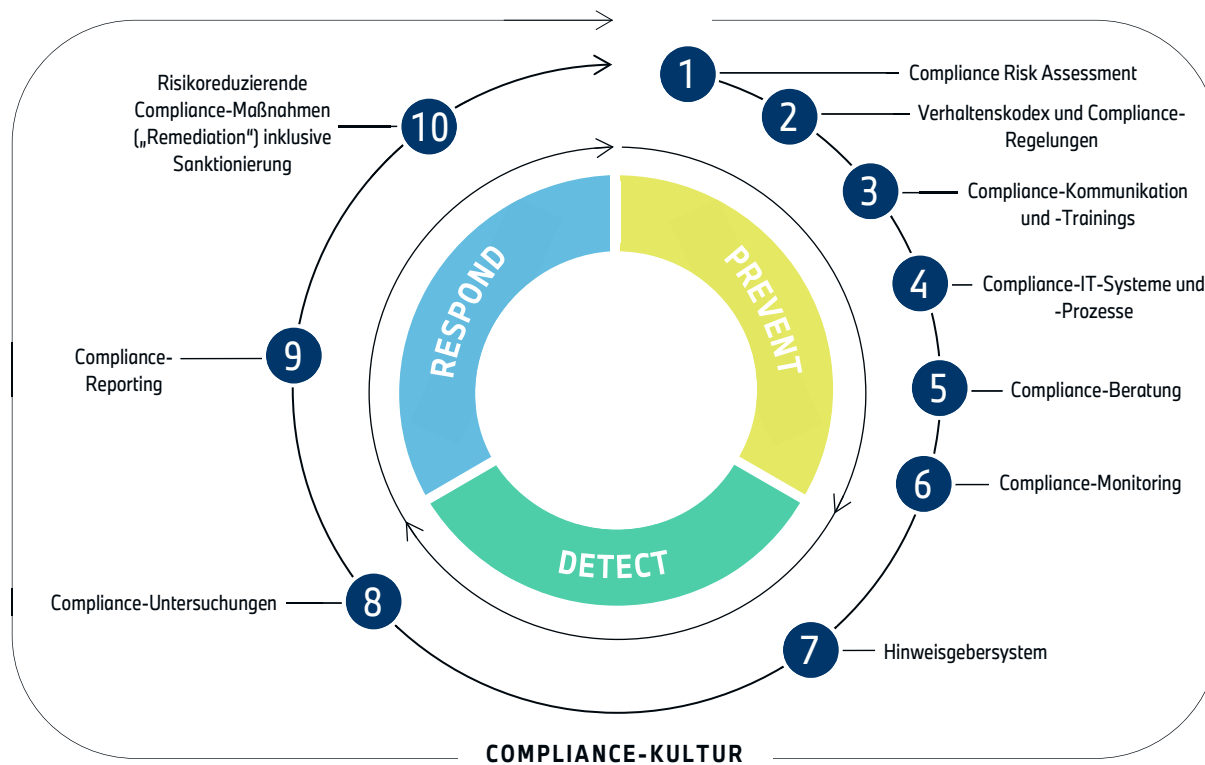
Das Compliance-Programm für spezifische Anforderungen an regulierte Financial-Services-Einheiten trägt den Besonderheiten des Finanzdienstleistungsgeschäftes und den dortigen Risiken und Regelungen Rechnung. Der spezifische Schwerpunkt

des Programms liegt – neben der ordnungsgemäßen Umsetzung der weiteren Compliance-Themenfelder – auf legislativem und regulatorischem Monitoring, Verbraucherschutz sowie der Umsetzung von Anforderungen der Finanzdienstleistungsaufsicht.

Im Segment Finanzdienstleistungen ist eine eigene Fachstelle zur Risikosteuerung eingerichtet und arbeitet als Teil des CMS eng mit der zentralen Compliance-Funktion zusammen. Die Fachstelle identifiziert auf Basis einer jährlichen Analyse mögliche Anpassungsbedarfe und legt Maßnahmen fest. Die unternehmensweite Umsetzung durch Finanzdienstleistungsgesellschaften der BMW Group wird kontinuierlich überprüft und vierteljährlich an den Leitungskreis des Segments Finanzdienstleistungen berichtet.

Im Segment Finanzdienstleistungen ist Compliance Bestandteil des Zielmanagementprozesses. Die Integration spezifischer Ziele in der strategischen Steuerung unterstützt die Kontrolle der Umsetzung. Zusätzlich unterstützt ein Managementsystem die frühzeitige Erkennung von Risiken, die sich aus der Nichteinhaltung interner und externer Regeln ergeben. [↗ GRI-Index: 3-3](#)

**Dreistufiger Ansatz des Compliance-Management-Systems**



## Konzernweites Compliance-Netzwerk

In den Fachbereichen werden relevante Compliance-Risiken auf Basis der Konzernvorgaben identifiziert, erstbewertet und Maßnahmen zu ihrer Reduzierung ergriffen. Unternehmensweit nehmen rund 200 Führungskräfte diese Aufgaben als operative Compliance-Verantwortliche für ihren Zuständigkeitsbereich wahr.

Die Zentralfunktion Group Compliance und das Netzwerk aus Ressort- und Bereichs-Compliance-Officern (Leiter der betreffenden Compliance-Funktionen) unterstützen die Fachabteilungen weltweit in ihrer Arbeit. Hinzu kommen rund 80 lokale Compliance Officer (Leiter der lokalen Compliance-Funktionen) in den internationalen Tochtergesellschaften der BMW AG. Aufgabe jedes Compliance Officers ist es, im jeweiligen Bereich das CMS und damit die Compliance-Programme für die definierten Themenfelder umzusetzen sowie bereichsspezifische Compliance-Maßnahmen zu identifizieren und umzusetzen.

## Compliance-Schulungen

Die Compliance-Schulungen werden kontinuierlich und zielgruppenspezifisch weiterentwickelt. Die im Zweijahresrhythmus stattfindenden Online-Schulungen mit Fallbeispielen und Testfragen stärken die Compliance-Kultur und rechtskonformes Verhalten. Derzeit sind weltweit mehr als 95.500 Mitarbeitende sowie Führungskräfte zu Compliance-Grundlagen sowie 51.500 Mitarbeitende zu Kartellrechts-Compliance geschult. Ergänzt wird das Angebot durch zielgruppenspezifische Classroom-Trainings zu Kartellrechts-Compliance sowie die Online-Schulungen zu Datenschutz und Produkt-Compliance. [↗ GRI-Index: 205-2](#)

## Digitalisierung unterstützt Compliance

Konzernweite Compliance-IT-Systeme unterstützen das Unternehmen bei der transparenten und effizienten Dokumentation sowie der Bewertung und Genehmigung Compliance-relevanter Vorgänge. Dies umfasst unter anderem die Bereiche Geldwäsche und Sanktionslisten, Austauschaktivitäten mit Wettbewerbern, Prüfung verlässlicher Geschäftspartner sowie die Prüfung der rechtlichen Zulässigkeit von Sachzuwendungen. Die dabei erhobenen Daten bilden die Basis für die Compliance-Risikobewertung.

## Compliance und Hinweisgebersysteme

Bei Fragen und Hinweisen zu Compliance-relevanten Themen können sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an ihre Führungskräfte und die zuständigen Fachstellen, insbesondere die Compliance-Funktionen, wenden. Ergänzend steht der sogenannte Compliance Contact als Anlaufstelle – auch Externen – zur Verfügung.

Hinweise auf potenzielle Compliance-Verstöße können zudem in mehreren Sprachen anonym und vertraulich über die BMW Group SpeakUP Line als Hinweisgebersystem sowie an eine Ombudsstelle gegeben werden. [↗ Überprüfung der Wirksamkeit](#)

Die BMW Group schützt Hinweisgeber doppelt: So können Meldungen ohne Offenlegung der Identität erfolgen und Hinweisgeber werden wegen ihrer Meldung nicht benachteiligt. Alle Anfragen und Hinweise zum Thema Compliance werden mithilfe eines konzernweiten elektronischen Case-Management-Systems dokumentiert und bearbeitet. Bei Bedarf werden die Konzernrevision, die Konzernsicherheit, die rechtsberatenden Fachstellen oder der Betriebsrat einbezogen. [↗ GRI-Index: 2-16](#)

## Überprüfung und Kontrolle des CMS

CMS-differenzierte Kontrollebenen überprüfen regelmäßig die Einhaltung und Umsetzung der Compliance-Regeln und -Prozesse. Neben unmittelbaren Kontrollen durch die Compliance-Verantwortlichen als Geschäftsverantwortliche wirken weitere Maßnahmen, die in die Geschäftsprozesse integriert sind und in der Regel zum [↗ Internen Kontrollsystem](#) gehören, risikoreduzierend.

Anlassbezogene und -unabhängige Compliance-Untersuchungen werden im Rahmen der Detect-Funktion der zentralen Compliance durchgeführt. Dazu zählen die Internal Investigations, die im Zusammenhang behördlicher Ermittlungsverfahren stehen und der internen Sachverhaltsaufklärung dienen. Bei den risikobasierten Compliance-Audits zur Identifizierung bestimmter Compliance-Risiken liegt der Schwerpunkt im Kartellrecht. Im Jahr 2023 erfolgte eine Erweiterung um die Themen Exportkontrolle und Geldwäscheprävention. Ergänzend prüft die Konzernrevision die Einhaltung von Compliance-Vorgaben durch Geschäftsverantwortliche sowie ausgewählte Elemente des CMS.

Alle Kontrollmaßnahmen sind darauf gerichtet, Compliance-Risiken zu reduzieren. Etwaige Verstöße werden umgehend abgestellt und das Risiko einer Wiederholung wird weitestgehend reduziert. Sofern Verstöße individuell zuzuordnen sind, werden sie auf Basis festgelegter Prozesse angemessen sanktioniert.

Im Rahmen der jährlich durchgeführten Überprüfung des BMW Group CMS wird dessen Angemessenheit und Wirksamkeit anhand definierter Kriterien bewertet. Die Messung berücksichtigt neben der Einschätzung der Compliance-Verantwortlichen auch die Beurteilung der Compliance- und weiterer Governance-Funktionen. Unsere gesamthafte Stellungnahme zur Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems inklusive des CMS ist im Kapitel [↗ Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems](#) zu finden.

## Regelmäßiger Bericht an Vorstand und Aufsichtsrat

Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG beziehungsweise der Prüfungsausschuss als Gremium des Aufsichtsrats sowie die Führungsgremien im Unternehmen werden regelmäßig (mindestens zweimal pro Jahr) und zusätzlich bei Bedarf durch den CCO informiert.



## [[Achtung der Menschenrechte

Die BMW Group nimmt ihre gesellschaftliche Verantwortung zum Schutz der Menschenrechte wahr. Unser [unternehmensweiter Ansatz](#) beruht auf etablierten Sorgfaltspflichtenprozessen, die sowohl den eigenen Geschäftsbereich als auch unsere [Lieferketten](#) sowie weitere Geschäftspartner umfassen und kontinuierlich weiterentwickelt werden. Die einzelnen Schritte reichen von der Identifizierung und Analyse von Risiken über Präventions-, Kontroll- und Abhilfemaßnahmen bis hin zu [Beschwerdemechanismen](#), der Überprüfung der Wirksamkeit sowie der Berichterstattung. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Themen, bei denen die BMW Group die größten menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken identifiziert hat und über entsprechende Einflussmöglichkeiten verfügt. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei unseren weltweiten, weitverzweigten und hochkomplexen Lieferketten. Über den mehrstufigen Sorgfaltsprozess zur Achtung der Menschenrechte im Lieferantennetzwerk informieren wir ausführlich im Abschnitt [Einkauf und Lieferantennetzwerk](#).

International anerkannte Rahmenwerke zum Schutz der Menschenrechte sind für die BMW Group der Maßstab in ihrer gesamten Wertschöpfungskette. Damit verbinden wir konkrete Ansprüche an uns, unsere Lieferkette und weitere Geschäftspartner. Diese sind eng mit dem [Compliance Programm Menschenrechte](#) und dem [BMW Group Code of Conduct](#) verzahnt und in folgenden spezifischen unternehmensweiten Regelungen verankert:

- [Gemeinsame Erklärung über Menschenrechte und Arbeitsbedingungen](#): Bekenntnis zur wertorientierten Unternehmensführung, erstellt unter Beteiligung von Arbeitnehmervertretung und Gewerkschaft.
- [BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#): Informationen für Mitarbeitende, Lieferanten und autorisierte Vertriebspartner, wie die BMW Group Menschenrechte und faire Arbeitsbedingungen fördert.
- [Grundsatzerklärung zur Achtung der Menschenrechte und damit einhergehender Umweltstandards](#): Ansatz und Prozesse zur Umsetzung des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG).
- [BMW Group Supplier Code of Conduct](#): Anforderungen und Erwartungen der BMW Group an das weltweite Lieferantennetzwerk in Übereinstimmung mit international anerkannten Standards und Richtlinien zu Nachhaltigkeitsthemen.

Zur Umsetzung und Kontrolle der Sorgfaltspflichten sind im gesamten Unternehmen klare Verantwortlichkeiten definiert. Innerhalb der BMW Group liegt die Verantwortung bei den jeweiligen Fachbereichen und den Geschäftsführungen der Konzernunternehmen sowie außerhalb des Unternehmens bei den betroffenen Geschäftspartnern und Lieferanten. Zentrale Funktionen wie Group Compliance sowie Nachhaltigkeit in der Lieferkette steuern und überwachen die Einhaltung der Sorgfaltspflichten im jeweiligen Geltungsbereich. Eine Unterstützungs- und Überwachungsfunktion übernimmt außerdem der Menschenrechtsbeauftragte der BMW Group, der Ende 2021 als eine der Anforderungen des LkSG vom Vorstand der BMW AG ernannt wurde.

Im Berichtszeitraum konzentrierten wir uns darauf, die bestehenden Sorgfaltspflichtenprozesse nach der erstmaligen Anwendung des LkSG weiterzuentwickeln. Neben der bereits Ende 2022 veröffentlichten Grundsatzerklärung gehört dazu die Weiterentwicklung der Risikoanalyse für den eigenen Geschäftsbereich. Darüber hinaus haben wir im Jahr 2023 sowohl den Menschenrechtskodex aktualisiert als auch das Thema Menschenrechte in den [BMW Group Code of Conduct](#) integriert. [GRI-Index: 2-23, 2-24 1\]](#)

# INTERNES KONTROLLSYSTEM

Das Interne Kontrollsystem<sup>1</sup> (IKS) ist Bestandteil der internen Governance im Sinne prozessintegrierter und organisatorischer Überwachungsmaßnahmen und Kontrollaktivitäten, die die Richtigkeit der externen finanziellen und nichtfinanziellen Berichterstattung sicherstellen sollen. Das IKS definiert konzernweite Vorgaben zur Ausgestaltung des Internen Kontrollsystems für Rechnungslegungsprozesse und Prozesse für ausgewählte nichtfinanzielle Kennzahlen im BMW Group Bericht.

Das finanzielle IKS hat die Aufgabe, im Hinblick auf die wesentlichen Rechnungslegungsprozesse der BMW Group die Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit sicherzustellen. Schwerpunkt im nichtfinanziellen IKS ist die Weiterentwicklung der Datenerhebungs- und Berichtsprozesse, aus denen nichtfinanzielle Kennzahlen für den BMW Group Bericht ermittelt werden.

Das IKS basiert auf dem Three-Lines-Modell. Dieses Modell beschreibt das Zusammenwirken zur Steuerung des Risikomanagements. Dabei stellt das IKS als Bestandteil der zweiten Linie die Verbindung zwischen den operativen Einheiten (erste Linie) und der internen Revision (dritte Linie) dar.

Grundsätzlich zielt jedes angemessene und wirksame IKS darauf ab, potenzielle Risiken in der externen finanziellen und nichtfinanziellen Berichterstattung zu verhindern beziehungsweise die Eintrittswahrscheinlichkeit potenzieller Risiken zu reduzieren.

In der Gestaltung der Elemente für das Interne Kontrollsystem der BMW Group wurden international anerkannte Rahmenwerke für interne Kontrollsysteme berücksichtigt (z. B. COSO-Modell<sup>2</sup>).

Die wesentlichen Merkmale des Internen Kontrollsystems der BMW Group beziehen sich auf die organisatorische Verankerung des IKS-Rollenmodells, das Kontrollumfeld, eine Risikobeurteilung, Kontrollaktivitäten, Information und Kommunikation sowie Monitoring-Aktivitäten.

Das System und die angewandten Methoden werden kontinuierlich weiterentwickelt und hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit regelmäßig beurteilt. Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen eines jeden Kontrollsystems, da nicht alle unzutreffenden Angaben verhindert oder rechtzeitig aufgedeckt werden können.

Relevante BMW Group Anweisungen und Richtlinien für Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben sowie Definitionen der nichtfinanziellen Kennzahlen stehen allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern über das Intranet zur Verfügung. Neue Berichtsstandards werden in ihrer Auswirkung auf den BMW Group Bericht beurteilt.

Das Prinzip der Funktionstrennung wird in den rechnungslegungsrelevanten IT-Systemen berücksichtigt. Im Rahmen der Weiterentwicklung der IT-Systeme für Rechnungslegungsprozesse werden IKS-Anforderungen verankert. Weiterhin werden in der BMW Group Datenanalysen genutzt, um etwaige Prozess- und Kontrollschwächen zu erkennen und zu beseitigen.

Die Verantwortung für die Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems der Rechnungslegungsprozesse sowie der Prozesse der nichtfinanziellen Kennzahlen ist in einem Rollenmodell klar geregelt und liegt bei den verantwortlichen Führungskräften und Prozessverantwortlichen. Diese berichten jährlich über ihre Einschätzung zum Internen Kontrollsystem der Rechnungslegungsprozesse und die Prozesse der nichtfinanziellen Kennzahlen. In die Beurteilung fließen Ergebnisse der internen und externen Revision sowie die Ergebnisse eines kontinuierlich durchgeführten Monitorings ein. Die Ergebnisse hieraus werden in einem zentralen IT-System erhoben und dokumentiert. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss werden jährlich über den Status des Internen Kontrollsystems unterrichtet. Bei wesentlichen Veränderungen des IKS erfolgt eine unverzügliche Berichterstattung an den Vorstand und gegebenenfalls an den Aufsichtsrat.

<sup>1</sup> Angaben nach den §§ 289, 315 HGB.

<sup>2</sup> Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission.

# ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN\* UND ERLÄUTERUNGEN

## Zusammensetzung des Gezeichneten Kapitals

Das Gezeichnete Kapital (Grundkapital) der BMW AG belief sich zum 31. Dezember 2023 auf 638.716.075 € (2022: 662.839.475 €) und ist gemäß § 5 Abs. 1 der Satzung eingeteilt in 579.795.667 (90,78%) (2022: 601.995.196/90,82%) Stammaktien im Nennbetrag von 1 € und 58.920.408 (9,22%) (2022: 60.844.279/9,18%) Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Nennbetrag von 1 €. Die Aktien der Gesellschaft lauten auf den Inhaber.

Die Rechte und Pflichten der Aktionäre ergeben sich aus dem Aktiengesetz (AktG) in Verbindung mit der Satzung der Gesellschaft, die unter [www.bmwgroup.com](http://www.bmwgroup.com) im Volltext zur Verfügung steht. Der Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ihrer Aktien ist satzungsgemäß ausgeschlossen. Das Stimmrecht jeder Aktie entspricht ihrem Nennbetrag. Je 1 € Nennbetrag des bei der Abstimmung vertretenen Grundkapitals gewährt eine Stimme (§ 19 Abs. 1 der Satzung).

Die Vorzugsaktien der Gesellschaft sind Aktien im Sinne der §§ 139 ff. AktG, die mit einem nachzuzahlenden Vorzug bei der Verteilung des Gewinns ausgestattet sind und für die das Stimmrecht ausgeschlossen wurde. Das heißt, sie verleihen das Stimmrecht nur in den gesetzlich vorgesehenen Ausnahmefällen, insbesondere wenn der Vorzugsbetrag in einem Jahr nicht oder nicht vollständig gezahlt und der Rückstand im nächsten Jahr nicht neben dem vollen Vorzug dieses Jahres nachgezahlt wird. Mit Ausnahme des Stimmrechts gewähren die Vorzugsaktien dieselben Rechte wie die Stammaktien. Den Vorzugsaktien ohne Stimmrecht stehen zudem bei der Verteilung des Bilanzgewinns die in § 25 Abs. 3 der Satzung bestimmten Vorrechte zu. Danach wird der Bilanzgewinn in der Reihenfolge verwendet, dass

- (a) etwaige Rückstände von Gewinnanteilen auf die Vorzugsaktien ohne Stimmrecht in der Reihenfolge ihrer Entstehung nachgezahlt werden,
- (b) auf die Vorzugsaktien ohne Stimmrecht ein Vorabgewinnanteil von 0,02 € je 1 € Nennwert gezahlt wird und
- (c) etwaige weitere Gewinnanteile gleichmäßig auf die Stamm- und Vorzugsaktien gezahlt werden, soweit die Hauptversammlung keine andere Verwendung beschließt.

## Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Die Gesellschaft hat neben Stammaktien auch Vorzugsaktien ohne Stimmrecht ausgegeben. Nähere Informationen finden sich unter [Zusammensetzung des Gezeichneten Kapitals](#).

Zum 31. Dezember 2023 besaß die Gesellschaft insgesamt 5.161.255 (2022: 16.760.957) eigene Stamm- und Vorzugsaktien, aus denen der Gesellschaft gemäß § 71 b AktG keine Rechte zustehen. Über den aktuellen Stand des Aktienrückkaufs informiert die Gesellschaft laufend auf ihrer Internetseite.

Soweit die Gesellschaft im Rahmen ihres Mitarbeiteraktienprogramms Stammaktien oder Vorzugsaktien ohne Stimmrecht an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgegeben hat, unterliegen diese Aktien grundsätzlich einer Veräußerungssperre von vier Jahren, gerechnet ab dem Beginn des Kalenderjahres der Ausgabe.

Darüber hinaus bestehen vertragliche Vereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern und bestimmten Bereichsleitern über Haltefristen für Stammaktien, die diese im Rahmen aktienbasierter Vergütungsprogramme erwerben. [Vergütungsbericht \(zu Aktienhaltefristen von Vorstandsmitgliedern\)](#)

\* Angaben gemäß §§ 289a, 315a HGB.

### Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital, die 10% der Stimmrechte überschreiten

Es bestanden nach Kenntnis der Gesellschaft zum angegebenen Stichtag folgende direkte oder indirekte Beteiligungen am stimmberechtigten Kapital, die zum Bilanzstichtag 10% der Stimmrechte überschreiten:<sup>1</sup>

Aktionär	Direkter Anteil der Stimmrechte (in %)	Indirekter Anteil der Stimmrechte (in %)
Stefan Quandt, Deutschland	0,2	26,6 <sup>2</sup>
AQTON SE, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	9,4	17,2 <sup>3</sup>
AQTON Verwaltung GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	-	17,2 <sup>4</sup>
AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	17,2	-
Susanne Klatten, Deutschland	0,2	21,5 <sup>5</sup>
Susanne Klatten Beteiligungs GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	21,5	-

<sup>1</sup> Freiwillige Bestandsmitteilungen der aufgeführten Aktionäre zum Stichtag 31. Dezember 2023.

<sup>2</sup> Kontrollierte Unternehmen, von denen 3 % oder mehr zugerechnet werden: AQTON SE, AQTON Verwaltung GmbH, AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte.

<sup>3</sup> Kontrollierte Unternehmen, von denen 3 % oder mehr zugerechnet werden: AQTON Verwaltung GmbH, AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte.

<sup>4</sup> Kontrollierte Unternehmen, von denen 3 % oder mehr zugerechnet werden: AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte.

<sup>5</sup> Kontrollierte Unternehmen, von denen 3 % oder mehr zugerechnet werden: Susanne Klatten Beteiligungs GmbH.

Bei den genannten Anteilen am stimmberechtigten Grundkapital können sich nach dem angegebenen Zeitpunkt Veränderungen ergeben haben, die der Gesellschaft gegenüber nicht meldepflichtig waren. Da die Aktien der Gesellschaft Inhaberaktien sind, werden der Gesellschaft Veränderungen beim Aktienbesitz grundsätzlich nur bekannt, soweit sie Meldepflichten unterliegen.

#### Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen bei der Gesellschaft nicht.

#### Art der Stimmrechtskontrolle, wenn Arbeitnehmer am Kapital beteiligt sind und ihre Kontrollrechte nicht unmittelbar ausüben

Die Mitarbeiter üben ihre Kontrollrechte aus Aktien, die sie im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms und/oder des aktienbasierten Vergütungsprogramms erworben haben, wie andere Aktionäre unmittelbar nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen und der Satzung aus.

#### Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und die Änderung der Satzung

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands richtet sich nach den §§ 84 f. AktG in Verbindung mit § 31 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG).

Bei Satzungsänderungen sind die §§ 179 ff. AktG zu beachten. Über Satzungsänderungen hat die Hauptversammlung zu entscheiden (§§ 119 Abs. 1 Nr. 6, 179 Abs. 1 Satz 2 AktG). Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung betreffen (§ 179 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit § 15 Abs. 3 der Satzung). Die Beschlüsse der Hauptversammlung werden, soweit nicht das Gesetz zwingend etwas Abweichendes bestimmt, mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen beziehungsweise, soweit eine Kapitalmehrheit vorgeschrieben ist, mit der einfachen Mehrheit des vertretenen Kapitals gefasst (§ 21 Abs. 1 der Satzung).

### Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Der Vorstand ist in den in § 71 AktG genannten Fällen zum Rückkauf von Aktien und zur Veräußerung zurückgekaufter Aktien befugt, beispielsweise zur Abwendung eines schweren, unmittelbar bevorstehenden Schadens und/oder um die Aktien Personen zum Erwerb anzubieten, die im Arbeitsverhältnis zu der Gesellschaft oder einem mit ihr verbundenen Unternehmen stehen oder standen.

Gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 ist der Vorstand ermächtigt, bis zum 10. Mai 2027 eigene Aktien (Stammaktien und/oder Vorzugsaktien) mit einem Anteil am Grundkapital von insgesamt bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder – falls dieser Wert niedriger ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben.

Gemäß § 5 Abs. 5 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital für die Zwecke eines Mitarbeiteraktienprogramms in der Zeit bis zum 15. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats gegen Bareinlagen um bis zu 282.625 € durch Ausgabe neuer Vorzugsaktien ohne Stimmrecht, die den bisher ausgegebenen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht gleichstehen, zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2019). Das Bezugsrecht der Aktionäre auf die neuen Aktien ist ausgeschlossen. Ein bedingtes Kapital besteht zum Berichtszeitpunkt nicht.

### Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Die BMW AG ist Partei folgender wesentlicher Vereinbarungen, die Regelungen für den Fall des Kontrollwechsels beziehungsweise Kontrollerwerbs infolge eines Übernahmeangebots enthalten:

- Der mit einem internationalen Konsortium mehrerer Banken geschlossene Vertrag über eine zum Stichtag nicht beanspruchte syndizierte Kreditlinie berechtigt die kreditgebenden Banken zur außerordentlichen Kündigung der Kreditlinie mit der Folge der sofortigen Fälligkeit aller ausstehenden Beträge und Zinsen für den Fall, dass eine oder mehrere Personen gemeinsam direkt oder indirekt die Kontrolle über die BMW AG übernehmen. Der Begriff der Kontrolle ist definiert als Erwerb von mehr als 50% der Kapitalanteile an der BMW AG oder der Berechtigung zum Bezug von mehr als 50% der Dividenden oder des Rechts zur Führung der Geschäfte oder zur Benennung der Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder.
- Die BMW AG ist Garantiegeberin für sämtliche Pflichten aus dem Vertrag über das Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. in China. Dieser sieht grundsätzlich ein Kündigungsrecht der Joint-Venture-Partner für den Fall vor, dass ein Kontrollwechsel bei einem der Partner eintritt oder dass direkt oder indirekt mehr als 25% der Anteile an der jeweils anderen Partei von einem Dritten erworben oder auf einen Dritten verschmolzen werden. Eine Kündigung des Joint-Venture-Vertrags kann zur Auseinandersetzung des Joint Ventures mit einem optionalem Ankaufsrecht für BMW (oder für den Partner) an den Geschäftsanteilen des jeweils anderen Partners oder zur Liquidation der Joint-Venture-Gesellschaft führen.
- Die BMW AG hat Rahmenverträge mit Kreditinstituten über den Handel mit derivativen Finanzinstrumenten geschlossen (ISDA Master Agreements). Im Fall einer wesentlichen Verschlechterung der Kreditwürdigkeit sind die Vertragsparteien zur außerordentlichen Kündigung berechtigt, wenn die Verschlechterung der Kreditwürdigkeit

Folge eines direkten oder indirekten Erwerbs der Kapitalmehrheit an einer Vertragspartei, die die Berechtigung zur Wahl der Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder (oder eines vergleichbaren Gremiums) einer Vertragspartei vermittelt, eines sonstigen Geschäftsvorfalles, der die Kontrolle über eine Vertragspartei ermöglicht, oder einer Verschmelzung oder Vermögensübertragung ist. Im Fall einer außerordentlichen Kündigung werden alle laufenden Transaktionen abgewickelt.

- Die BMW AG und die Mercedes-Benz Group AG haben ein Joint Venture Agreement betreffend Mobilitätsdienstleistungen u.a. in den Geschäftsbereichen Ride-Hailing und Laden abgeschlossen, das für die Mercedes-Benz Group AG und die BMW AG (Prinzipale) jeweils das Recht vorsieht, ein Bieterverfahren für den Fall einzuleiten, dass (i) dem anderen Prinzipal gem. § 33 WpHG das Erreichen von Stimmrechten unter Einschluss einer Zurechnung nach § 34 WpHG von mehr als 50% oder gem. § 20 AktG ein Anteilsbesitz von mehr als 50% mitgeteilt wird oder (ii) ein Aktionär oder ein Dritter Stimmrechte oder Anteile an dem anderen Prinzipal unter Berücksichtigung einer Zurechnung gem. § 30 WpHG von mehr als 50% hält oder (iii) der andere Prinzipal einen Beherrschungsvertrag als abhängiges Unternehmen abgeschlossen hat. Das Ergebnis eines solchen Bieterverfahrens ist, dass der höchstbietende Prinzipal den Zuschlag für das Gemeinschaftsunternehmen erhält.
- Mehrere einzelne Liefer- und Entwicklungsverträge über Antriebssystemkomponenten zwischen der BMW AG und verschiedenen Industriekunden berechtigen den jeweiligen Industriekunden zur außerordentlichen Kündigung in bestimmten Fällen eines Kontrollwechsels bei der BMW AG (zum Beispiel wenn die BMW AG mit einem dritten Unternehmen fusioniert oder von einem dritten Unternehmen übernommen wird; ein Automobilhersteller erwirbt mehr als 50% der Stimmrechte oder Kapitalanteile an der BMW AG).

- Die BMW AG ist Partei der Gesellschaftervereinbarung über die There Holding B. V., die der Mehrheitsgesellschafter der HERE-Gruppe ist. Nach der Gesellschaftervereinbarung muss eine Vertragspartei im Falle eines Kontrollwechsels ihre (direkt oder indirekt gehaltenen) Anteile an der There Holding B.V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anbieten. Ein Kontrollwechsel bei der BMW AG liegt vor, wenn eine Person die Kontrolle über die BMW AG übernimmt oder verliert. Kontrolle ist dabei definiert als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle über mehr als 50% der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50% der auf Hauptversammlungen ausübenden Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE-Gruppe beziehungsweise bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE-Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25% der Kapitalanteile oder der Stimmrechte an der BMW AG erwerben. Wenn keiner der anderen Gesellschafter diese Anteile übernimmt, haben die anderen Gesellschafter das Recht, die Auflösung der There Holding B.V. zu beschließen.
- Der zwischen der BMW AG, FCA US LLC und FCA Italy S. p. A. abgeschlossene Entwicklungskooperationsvertrag zur Entwicklung von Technologien für automatisierte Fahrzeuge kann durch jeden Partner gekündigt werden, wenn bestimmte Wettbewerber der Technologiebranche mindestens 30% der stimmberechtigten Anteile des anderen Partners erwerben und dann auch halten.
- Die BMW AG hat mit der Great Wall Motor Company Limited die Gründung des Joint Ventures Spotlight Automotive Ltd. in China vereinbart. Der zugrunde liegende Joint-Venture-Vertrag sieht grundsätzlich ein außerordentliches Kündigungsrecht beider Joint-Venture-Partner für den Fall vor, dass direkt oder indirekt mehr als 25% der Anteile an der jeweils anderen Partei von einer dritten Person erworben werden oder die andere Partei mit einer anderen rechtlichen Person verschmolzen wird. Eine Kündigung des Joint-Venture-Vertrags kann zum Verkauf der

Gesellschaftsanteile an den jeweils anderen Joint-Venture-Partner oder zur Liquidation der Joint-Venture-Gesellschaft führen.

- Die zwischen BMW AG und Google LLC abgeschlossenen Software-Lizenzvereinbarungen über die Nutzung des „Projected Mode“ in den Headunits der BMW Fahrzeuge berechtigen beide Parteien im Falle eines (vertraglich nicht näher definierten) Kontrollwechsels zur außerordentlichen Kündigung.

**Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind**

Entschädigungsvereinbarungen mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots hat die Gesellschaft nicht getroffen.

[152 Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente](#)

[153 Gesamtergebnisrechnung des Konzerns](#)

[154 Bilanz des Konzerns und der Segmente zum 31. Dezember 2023](#)

[156 Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente](#)

[158 Entwicklung des Konzerneigenkapitals](#)

[160 Konzernanhang](#)

[160 Grundsätze](#)

[173 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung](#)

[180 Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung](#)

[182 Erläuterungen zur Bilanz](#)

[203 Sonstige Angaben](#)

[228 Segmentinformationen](#)

[231 Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2023](#)



53



99 %

03

# KONZERNABSCHLUSS





# GESAMTERGEBNISRECHNUNG DES KONZERNS

in Mio. €	Anhang	2023	2022
<b>Jahresüberschuss</b>		<b>12.165</b>	<b>18.582</b>
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	33	- 142	1.077
Ertragsteuern		24	- 332
<b>Bestandteile, die zukünftig nicht in die Gewinn- und -Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>		<b>- 118</b>	<b>745</b>
Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)		113	- 154
Derivative Finanzinstrumente		- 1.808	2.801
Kosten der Sicherungsmaßnahmen		766	- 1.557
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen		26	22
Ertragsteuern		281	- 458
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen		- 1.772	199
<b>Bestandteile, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und -Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>		<b>- 2.394</b>	<b>853</b>
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>19</b>	<b>- 2.512</b>	<b>1.598</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>9.653</b>	<b>20.180</b>
Gesamtergebnisanteil fremder Gesellschafter		607	679
<b>Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>		<b>9.046</b>	<b>19.501</b>

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2023

in Mio. €	Anhang	Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Motorräder (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)		Sonstige Gesellschaften (ungeprüfte Zusatzinformation)		Konsolidierungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
		2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
<b>AKTIVA</b>													
Immaterielle Vermögenswerte	21	20.022	21.776	19.439	21.220	216	185	366	370	1	1	-	-
Sachanlagen	22	35.266	32.126	34.639	31.514	533	491	94	121	-	-	-	-
Vermietete Erzeugnisse	23	43.118	42.820	-	-	-	-	50.415	49.867	-	-	-7.297	-7.047
At Equity bewertete Beteiligungen	24	443	420	443	420	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Finanzanlagen		1.197	1.351	14.697	14.775	-	-	28	28	23.084	23.020	-36.612	-36.472
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25	50.517	50.368	-	-	-	-	50.657	50.482	-	-	-140	-114
Finanzforderungen	26	1.387	3.073	588	1.522	-	-	256	481	643	1.191	-100	-121
Latente Ertragsteuern	13	2.431	1.758	3.216	3.340	-	-	506	517	22	23	-1.313	-2.122
Sonstige Vermögenswerte	28	1.537	1.030	2.296	2.612	18	25	2.852	2.325	35.249	38.315	-38.878	-42.247
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>155.918</b>	<b>154.722</b>	<b>75.318</b>	<b>75.403</b>	<b>767</b>	<b>701</b>	<b>105.174</b>	<b>104.191</b>	<b>58.999</b>	<b>62.550</b>	<b>-84.340</b>	<b>-88.123</b>
Vorräte	29	23.719	20.005	22.121	18.679	905	802	693	524	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	30	4.162	4.127	3.875	3.869	102	143	184	114	1	1	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25	36.838	35.340	-	-	-	-	36.838	35.340	-	-	-	-
Finanzforderungen	26	4.131	5.164	2.888	3.841	-	-	558	560	692	766	-7	-3
Laufende Ertragsteuern	27	1.199	1.096	911	547	-	-	102	134	186	415	-	-
Sonstige Vermögenswerte	28	7.596	9.602	24.925	31.576	7	4	3.753	5.020	57.638	54.857	-78.727	-81.855
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		17.327	16.870	13.590	13.109	36	21	3.090	3.530	611	210	-	-
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>94.972</b>	<b>92.204</b>	<b>68.310</b>	<b>71.621</b>	<b>1.050</b>	<b>970</b>	<b>45.218</b>	<b>45.222</b>	<b>59.128</b>	<b>56.249</b>	<b>-78.734</b>	<b>-81.858</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>250.890</b>	<b>246.926</b>	<b>143.628</b>	<b>147.024</b>	<b>1.817</b>	<b>1.671</b>	<b>150.392</b>	<b>149.413</b>	<b>118.127</b>	<b>118.799</b>	<b>-163.074</b>	<b>-169.981</b>

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2023

in Mio. €	Anhang	Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Motorräder (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)		Sonstige Gesellschaften (ungeprüfte Zusatzinformation)		Konsolidierungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
		2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
<b>PASSIVA</b>													
Gezeichnetes Kapital	31	639	663	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kapitalrücklage	31	2.456	2.432	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gewinnrücklagen	31	89.072	85.425	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kumuliertes übriges Eigenkapital	31	- 2.071	- 117	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eigene Anteile	31	- 500	- 1.278	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>31</b>	<b>89.596</b>	<b>87.125</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Anteile anderer Gesellschafter		3.327	4.163	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Eigenkapital</b>		<b>92.923</b>	<b>91.288</b>	<b>61.971</b>	<b>67.234</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>16.573</b>	<b>17.737</b>	<b>56.031</b>	<b>48.894</b>	<b>- 41.652</b>	<b>- 42.577</b>
Rückstellungen für Pensionen	33	427	339	326	233	7	9	17	20	77	77	-	-
Sonstige Rückstellungen	34	7.797	8.445	7.559	8.206	80	83	158	156	-	-	-	-
Latente Ertragsteuern	13	2.797	2.765	2.601	2.786	-	-	2.603	3.447	226	315	- 2.633	- 3.783
Finanzverbindlichkeiten	36	52.880	53.469	2.726	2.730	2	2	18.003	16.343	32.249	34.515	- 100	- 121
Sonstige Verbindlichkeiten	37	7.065	6.199	8.041	6.840	808	721	36.848	39.654	485	1.185	- 39.117	- 42.201
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>70.966</b>	<b>71.217</b>	<b>21.253</b>	<b>20.795</b>	<b>897</b>	<b>815</b>	<b>57.629</b>	<b>59.620</b>	<b>33.037</b>	<b>36.092</b>	<b>- 41.850</b>	<b>- 46.105</b>
Sonstige Rückstellungen	34	9.240	7.316	8.547	6.668	128	123	558	519	7	6	-	-
Laufende Ertragsteuern	35	1.401	1.224	1.045	886	-	-	141	123	215	215	-	-
Finanzverbindlichkeiten	36	42.130	40.727	1.680	1.646	-	-	25.392	25.718	15.065	13.366	- 7	- 3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	38	15.547	14.120	13.906	12.763	566	494	1.071	852	4	11	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	37	18.683	21.034	35.226	37.032	226	239	49.028	44.844	13.768	20.215	- 79.565	- 81.296
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>87.001</b>	<b>84.421</b>	<b>60.404</b>	<b>58.995</b>	<b>920</b>	<b>856</b>	<b>76.190</b>	<b>72.056</b>	<b>29.059</b>	<b>33.813</b>	<b>- 79.572</b>	<b>- 81.299</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>250.890</b>	<b>246.926</b>	<b>143.628</b>	<b>147.024</b>	<b>1.817</b>	<b>1.671</b>	<b>150.392</b>	<b>149.413</b>	<b>118.127</b>	<b>118.799</b>	<b>- 163.074</b>	<b>- 169.981</b>

# KAPITALFLUSSRECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

in Mio. €	Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Ergebnis vor Steuern	17.096	23.509	12.642	18.918	2.962	3.205
Gezahlte Ertragsteuern	- 5.049	- 4.512	- 3.472	- 4.229	- 698	- 487
Erhaltene Zinsen <sup>1</sup>	683	453	1.417	718	3	6
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge/Aufwendungen <sup>1</sup>	- 515	- 206	- 350	- 228	5	2
Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen	8.974	8.566	8.826	8.433	32	32
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen <sup>2</sup>	179	- 7.392	103	- 7.433	- 11	8
Ergebnis aus Equity-Bewertung	159	100	159	100	-	-
Veränderung der vermieteten Erzeugnisse	- 999	2.794	-	-	- 1.346	3.236
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	- 3.622	1.888	-	-	- 3.649	1.870
Veränderung des Working Capital	- 2.715	- 523	- 2.674	- 310	- 31	- 130
Veränderung der Vorräte	- 4.135	- 115	- 3.835	156	- 179	- 125
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	- 187	- 939	- 154	- 866	- 70	- 20
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.607	531	1.315	400	218	15
Veränderung der Rückstellungen	1.616	816	1.471	854	53	47
Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva	1.735	- 1.970	- 447	- 2.041	3.168	1.356
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>17.542</b>	<b>23.523</b>	<b>17.675</b>	<b>14.782</b>	<b>488</b>	<b>9.145</b>
Zahlungsausgänge für Gesamtinvestitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	- 10.881	- 9.050	- 10.688	- 8.867	- 9	- 12
Zahlungseingänge aus Zuschüssen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-	102	-	102	-	-
Zahlungseingänge aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	116	103	115	101	1	2
Zahlungsausgänge für Akquisitionen abzgl. übernommener Zahlungsmittel	-	3.587	-	5.011	-	-
Zahlungsausgänge für Investitionen in Finanzanlagen	- 222	- 117	- 219	- 86	-	- 4
Zahlungseingänge aus dem Abgang von Finanzanlagen	65	32	59	28	-	-
Zahlungsausgänge für Investitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 583	- 649	- 530	- 459	- 14	- 147
Zahlungseingänge aus dem Verkauf von Wertpapieren und Investmentanteilen	1.957	1.220	1.890	991	28	111
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>- 9.548</b>	<b>- 4.772</b>	<b>- 9.373</b>	<b>- 3.179</b>	<b>6</b>	<b>- 50</b>

# KAPITALFLUSSRECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

in Mio. €	Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Auszahlungen aus dem Eigenkapital	- 20	-	- 20	-	-	-
Einzahlungen in das Eigenkapital	-	85	-	85	-	-
Erwerb eigener Anteile	- 1.222	- 1.278	- 1.222	- 1.278	-	-
Zahlung von Dividenden an die Aktionäre der BMW AG	- 5.430	- 3.827	- 5.430	- 3.827	-	-
Zahlung von Dividenden an andere Gesellschafter	- 1.485	- 1.455	- 1.485	- 1.455	-	-
Konzerninterne Finanzierungs- und Eigenkapitaltransaktionen	-	-	2.076	- 2.998	- 2.961	- 7.139
Gezahlte Zinsen <sup>1</sup>	- 186	- 222	- 1.031	- 521	- 9	- 9
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	20.633	16.050	34	-	11.614	11.584
Rückzahlung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	- 22.430	- 26.102	- 515	- 547	- 10.790	- 12.165
Veränderung der sonstigen Finanzverbindlichkeiten	3.281	- 1.235	247	- 51	1.396	- 1.313
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>- 6.859</b>	<b>- 17.984</b>	<b>- 7.346</b>	<b>- 10.592</b>	<b>- 750</b>	<b>- 9.042</b>
<b>Wechselkursbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>- 705</b>	<b>104</b>	<b>- 502</b>	<b>99</b>	<b>- 184</b>	<b>6</b>
<b>Konsolidierungskreisbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>27</b>	<b>- 10</b>	<b>27</b>	<b>- 10</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>457</b>	<b>861</b>	<b>481</b>	<b>1.100</b>	<b>- 440</b>	<b>59</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 1. Januar	16.870	16.009	13.109	12.009	3.530	3.471
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31. Dezember</b>	<b>17.327</b>	<b>16.870</b>	<b>13.590</b>	<b>13.109</b>	<b>3.090</b>	<b>3.530</b>

<sup>1</sup> Zinsen im Finanzdienstleistungsgeschäft sind, mit Ausnahme von Zinsen aus Leasingnehmerverhältnissen, als Umsatzerlöse/-kosten klassifiziert.

<sup>2</sup> Enthält im Vorjahr die Eliminierung des nicht zahlungswirksamen Neubewertungseffekts der Anteile an BMW Brilliance in Höhe von 7.649 Mio. €.

Die Überleitung der Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit wird in [Textziffer \[36\]](#) dargestellt.

# ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

in Mio. €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital							Gesamt
					Unterschiede aus Währungs-umrechnung	Wertpapiere	Derivative Finanzinstrumente	Kosten der Sicherungsmaßnahmen	Eigene Anteile	Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	Anteile anderer Gesellschafter	
1. Januar 2023	31	663	2.432	85.425	- 584	- 107	1.728	- 1.154	- 1.278	87.125	4.163	91.288
Jahresüberschuss		-	-	11.290	-	-	-	-	-	11.290	875	12.165
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-	-	- 118	- 1.499	78	- 1.201	496	-	- 2.244	- 268	- 2.512
<b>Gesamtergebnis zum 31. Dezember 2023</b>		-	-	<b>11.172</b>	<b>- 1.499</b>	<b>78</b>	<b>- 1.201</b>	<b>496</b>	<b>-</b>	<b>9.046</b>	<b>607</b>	<b>9.653</b>
Dividendenzahlungen		-	-	- 5.430	-	-	-	-	-	- 5.430	- 1.485	- 6.915
Erwerb eigener Anteile		-	-	-	-	-	-	-	- 1.222	- 1.222	-	- 1.222
Kapitalherabsetzung		-	-	- 2.000	-	-	-	-	2.000	-	-	-
Umgliederung aus Kapitalherabsetzung		- 24	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Übrige Veränderungen		-	-	- 95	-	-	172	-	-	77	42	119
<b>31. Dezember 2023</b>	<b>31</b>	<b>639</b>	<b>2.456</b>	<b>89.072</b>	<b>- 2.083</b>	<b>- 29</b>	<b>699</b>	<b>- 658</b>	<b>- 500</b>	<b>89.596</b>	<b>3.327</b>	<b>92.923</b>

# ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

in Mio. €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital							Gesamt
					Unterschiede aus Währungs-umrechnung	Wertpapiere	Derivative Finanzinstrumente	Kosten der Sicherungsmaßnahmen	Eigene Anteile	Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	Anteile anderer Gesellschafter	
1. Januar 2022	31	661	2.325	71.705	- 438	2	362	- 251	-	74.366	766	75.132
Jahresüberschuss		-	-	17.941	-	-	-	-	-	17.941	641	18.582
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-	-	745	- 146	- 109	1.973	- 903	-	1.560	38	1.598
<b>Gesamtergebnis zum 31. Dezember 2022</b>		-	-	<b>18.686</b>	<b>- 146</b>	<b>- 109</b>	<b>1.973</b>	<b>- 903</b>	-	<b>19.501</b>	<b>679</b>	<b>20.180</b>
Dividendenzahlungen		-	-	- 3.827	-	-	-	-	-	- 3.827	- 1.455	- 5.282
Erwerb eigener Anteile		-	-	-	-	-	-	-	- 1.278	- 1.278	-	- 1.278
Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital		2	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Agio aus der Kapitalerhöhung für Vorzugsaktien		-	107	-	-	-	-	-	-	107	-	107
Übrige Veränderungen		-	-	- 1.139	-	-	- 607	-	-	- 1.746	4.173	2.427
<b>31. Dezember 2022</b>	<b>31</b>	<b>663</b>	<b>2.432</b>	<b>85.425</b>	<b>- 584</b>	<b>- 107</b>	<b>1.728</b>	<b>- 1.154</b>	<b>- 1.278</b>	<b>87.125</b>	<b>4.163</b>	<b>91.288</b>

# KONZERNANHANG

## GRUNDSÄTZE

### 01 Grundlagen

Der Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW Konzernabschluss oder Konzernabschluss) zum 31. Dezember 2023 ist nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie den ergänzenden Vorschriften des § 315e Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt. Der Konzernabschluss und Konzernlagebericht sind nach § 325 HGB der das Unternehmensregister führenden Stelle elektronisch zur Einstellung in das Unternehmensregister zu übermitteln und über die Internetseite des Unternehmensregisters zugänglich zu machen. Die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) mit Sitz in Deutschland, München, Petuelring 130, ist im Handelsregister des Amtsgerichts München unter der Registernummer HRB 42243 eingetragen. Die BMW AG ist ein Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden in Millionen Euro (Mio. €) angegeben, soweit nichts anderes vermerkt ist.

Die im Bericht erfassten Kennzahlen sind kaufmännisch gerundet. Dies kann in Einzelfällen dazu führen, dass sich Werte nicht exakt zur angegebenen Summe addieren und sich Prozentangaben nicht aus den dargestellten Werten ergeben.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente ist nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des BMW Konzerns (BMW Group) zu ermöglichen, wird der Konzernabschluss über die Anforderungen des IFRS 8 (Geschäftssegmente) hinaus um Gewinn-und-Verlust-Rechnung und Bilanz der Segmente Automobile, Motorräder, Finanzdienstleistungen und Sonstige Gesellschaften ergänzt. Die Kapitalflussrechnung des Konzerns ist um die Kapitalflussrechnung der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen erweitert. Die zwischen den Segmenten bestehenden Beziehungen betreffen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen. Eine Beschreibung der Art der Geschäftstätigkeiten und der Hauptaktivitäten der BMW Group Segmente ist den Erläuterungen zur Segmentberichterstattung unter der [Textziffer \[46\]](#) zu entnehmen.

Die Freigabe zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses wurde vom Vorstand am 12. März 2024 erteilt.

### 02 Konsolidierungskreis und -grundsätze

In den Konzernabschluss werden die BMW AG und ihre wesentlichen Tochterunternehmen, über die die BMW AG mittel- oder unmittelbar die Beherrschung ausübt, einbezogen. Hierzu gehören auch 62 strukturierte Unternehmen. Bei den strukturierten Unternehmen handelt es sich um Asset-Backed-Securities-Gesellschaften und Spezialfonds. Mit den Asset-Backed-Securities-Gesellschaften bestehen zum Teil vertragliche Vereinbarungen zum Ausgleich ihrer Verluste im Zusammenhang mit Restwertrisiken aus den an sie verkauften Forderungen.

Im Geschäftsjahr 2023 ergaben sich folgende Veränderungen bei den in den Konzernabschluss im Rahmen der Vollkonsolidierung einbezogenen Gesellschaften:

	Inland	Ausland	Gesamt
Einbezogen zum 31. Dezember 2022	20	184	204
Erstmals einbezogen 2023	-	18	18
Ausgeschieden 2023	-	15	15
<b>Einbezogen zum 31. Dezember 2023</b>	<b>20</b>	<b>187</b>	<b>207</b>

Alle konsolidierten Tochterunternehmen – mit Ausnahme der BMW India Private Ltd. und der BMW India Financial Services Private Ltd., deren Abschlussstichtag aufgrund lokaler rechtlicher Anforderungen der 31. März ist – haben einen mit der BMW AG übereinstimmenden Abschlussstichtag. Für die beiden Gesellschaften mit abweichendem Abschlussstichtag wird ein Zwischenabschluss zum 31. Dezember erstellt.

Für die Beurteilung, ob es sich um ein Beherrschungsverhältnis, ein assoziiertes Unternehmen, eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) handelt, werden nicht nur die Struktur und rechtliche Form der Gesellschaft, sondern auch die vertraglichen Vereinbarungen sowie sonstige Umstände berücksichtigt. Im Zuge dessen kann es zu Ermessensentscheidungen kommen. Falls Hinweise existieren, die zu Änderungen bei der Beurteilung einer (gemeinsamen) Beherrschung führen, nimmt die BMW Group eine Neubeurteilung vor.



Beherrschung eines Unternehmens liegt vor, sofern die BMW AG unmittelbar oder mittelbar die Verfügungsgewalt über dieses hat, schwankenden Renditen ausgesetzt ist beziehungsweise das Anrecht darauf hat und die Höhe der Rendite beeinflussen kann.

Ein assoziiertes Unternehmen liegt vor, sofern die BMW AG unmittelbar oder mittelbar die Möglichkeit hat, einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben. Ein maßgeblicher Einfluss wird in der Regel vermutet, wenn 20% oder mehr der Stimmrechte an Beteiligungsunternehmen gehalten werden.

Joint Operations und Joint Ventures sind Formen gemeinsamer Vereinbarungen. Eine solche Vereinbarung liegt vor, wenn eine Gesellschaft der BMW Group auf Basis einer vertraglichen Vereinbarung mit einem Dritten die Aktivitäten gemeinschaftlich führt.

Bei einer Joint Operation haben die Parteien, die eine gemeinschaftliche Führung ausüben, Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden. Die Vermögenswerte und Schulden sowie Erlöse und Aufwendungen einer Joint Operation werden auf Basis der Rechte und Pflichten der Gesellschaft der BMW Group anteilmäßig in den Konzernabschluss einbezogen (anteilige Konsolidierung). Die Auswirkungen der Joint Operations auf den Konzernabschluss sind jedoch von untergeordneter Bedeutung.

Als größte Joint Operation unterhält die BMW Group mit dem chinesischen Automobilhersteller Great Wall Motor Company Limited (Great Wall) seit 2019 die gemeinschaftlich geführte Gesellschaft Spotlight Automotive Limited (Spotlight). Im Rahmen der Zusammenarbeit werden gemeinsam elektrische Fahrzeuge der Marken MINI und Great Wall in China entwickelt und produziert. Die BMW Group und Great Wall halten jeweils 50% am Eigenkapital.

Bei einem Joint Venture haben die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung innehaben, lediglich Rechte am Nettovermögen.

Assoziierte Unternehmen sowie Joint Ventures werden nach der Equity-Methode einbezogen und bei erstmaligem Ansatz mit den Anschaffungskosten bewertet.

Am 11. Februar 2022 hat die BMW Group über ihr Tochterunternehmen BMW Holding B.V. ihren Anteil an dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. (BMW Brilliance) durch den Kauf weiterer 25% der Anteile von 50% auf 75% erhöht. BMW Brilliance wird seitdem im Konzernabschluss voll konsolidiert. In Bezug auf die Vorjahreswerte ist daher zu beachten, dass BMW Brilliance im Jahr 2022 nur für den anteiligen Zeitraum ab 11. Februar berücksichtigt ist. Wäre BMW Brilliance bereits zum 1. Januar 2022 voll in den Konzernabschluss einbezogen worden, hätten sich im Geschäftsjahr 2022 ein Konzernumsatz in Höhe von 145.521 Mio. € und ein Konzernergebnis nach Steuern in Höhe von 18.842 Mio. € ergeben. Aus der Neubewertung der zuvor gehaltenen Anteile ergab sich im Rahmen der Erstkonsolidierung ein Gewinn in Höhe von 7.649 Mio. €, der im Vorjahr im Beteiligungsergebnis im übrigen Finanzergebnis erfasst wurde. Für detaillierte Ausführungen wird auf den [BMW Group Bericht 2022, Textziffer \[3\]](#) im Konzernanhang verwiesen.

Am 19. Juli 2023 unterzeichnete die BMW Group eine Vereinbarung mit den Gesellschaften der Mercedes-Benz Group AG, des Stellantis Konzerns, des Honda Konzerns, der Hyundai Motor Group sowie des General Motors Company Konzerns zur Gründung einer Gesellschaft in Kanada mit dem Ziel des Aufbaus von Ladeinfrastruktur in Nordamerika. Der Vollzug erfolgte, nach Zustimmung durch die Kartellbehörden, mit Wirkung zum 18. Oktober 2023. Der Anteil der BMW Group an der neu gegründeten Gesellschaft beläuft sich auf 16,67%. Die Gesellschaft wird trotz des unter 20% liegenden Anteils als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der BMW Group einbezogen, da die BMW Group dem Geschäftsführungsgremium angehört und somit über maßgeblichen Einfluss verfügt.

Am 6. November 2023 unterzeichnete die BMW Group eine Vereinbarung mit der Mercedes-Benz Group AG zur Gründung einer Gesellschaft in China mit dem Ziel des dortigen Aufbaus von Ladeinfrastruktur. Eine Zustimmung durch die Kartellbehörden

erfolgte bereits. Der Anteil der BMW Group an der neu gegründeten Gesellschaft beläuft sich auf 50%. Die Gesellschaft wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der BMW Group einbezogen.

Am 30. September 2021 hatte die BMW Group einen Vertrag mit der Huachen Group über den Erwerb von 100% der Anteile an der Brilliance Automobile Manufacturing Co., Ltd., einer Tochtergesellschaft der Huachen Group, unterzeichnet. Die Transaktion wird nicht mehr vollzogen.

Die übrigen Veränderungen im Konsolidierungskreis sind für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht wesentlich.

### 03 Weitere wesentliche Ereignisse

#### Russland-Ukraine-Krieg

Zum Abschlussstichtag bestanden weiterhin große Unsicherheiten durch den fortdauernden Russland-Ukraine-Krieg. Die geltenden Sanktionen und deren Gegenmaßnahmen schränken wirtschaftliche Tätigkeiten mit Russland in erheblichem Maße ein und haben zudem Auswirkungen auf die russischen Gesellschaften der BMW Group.

Die aktuell geltenden Restriktionen hinsichtlich des Zahlungsverkehrs führen weiterhin zu einem eingeschränkten Transfer flüssiger Mittel aus Russland. Diese Entwicklung wird von der BMW Group regelmäßig überprüft. Insgesamt halten die russischen Gesellschaften rund 4% (2022: 5%) der flüssigen Mittel der BMW Group.

Der zur Umrechnung herangezogene Stichtagskurs für auf russische Rubel lautende Fremdwährungspositionen lag zum 31. Dezember 2023 bei 100,62 (2022: 77,12) russische Rubel. Die BMW Group war in der Lage, zu diesem Kurs Transaktionen durchzuführen.

#### 04 Fremdwährungsumrechnung und -bewertung

Die Umrechnung der in fremder Währung aufgestellten Jahresabschlüsse der einbezogenen Konzernunternehmen erfolgt nach der modifizierten Stichtagskursmethode. Demnach werden Vermögenswerte und Schulden mit dem Stichtagskurs, Aufwendungen und Erträge mit dem Durchschnittskurs umgerechnet. Die sich aus der Umrechnung ergebenden Unterschiedsbeträge werden im kumulierten übrigen Eigenkapital ausgewiesen. In den Einzelabschlüssen der BMW AG und ihrer Tochterunternehmen werden Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten bei Zugang mit dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Kurs erfasst. Geleistete oder erhaltene Anzahlungen in fremder Währung, die zu einem Zugang nicht monetärer Vermögenswerte oder Schulden führen, werden mit dem zum Zahlungszeitpunkt gültigen Kurs erfasst. Zum Bilanzstichtag werden die Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten mit dem Stichtagskurs bewertet. Die daraus resultierenden Bewertungseffekte sowie eingetretene Kursgewinne und -verluste aus der Abwicklung der Transaktionen werden entsprechend dem wirtschaftlichen Gehalt erfolgswirksam berücksichtigt. In Fremdwährung zugegangene nicht monetäre Bilanzpositionen werden zu historischen Kursen fortgeführt.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss stellen sich wie folgt dar:

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2023	31.12.2022	2023	2022
1 Euro =				
US-Dollar	1,11	1,07	1,08	1,05
Chinesischer Renminbi	7,86	7,36	7,66	7,08
Britisches Pfund	0,87	0,89	0,87	0,85
Japanischer Yen	156,58	141,11	151,98	138,02
Südkoreanischer Won	1.435,44	1.346,97	1.412,98	1.357,16

Das Land Argentinien erfüllt seit 1. Juli 2018 die Definition eines Hochinflationlandes. Daher wird seitdem der Standard IAS 29 (Rechnungslegung in Hochinflationländern) für die BMW Tochtergesellschaft in Argentinien angewendet. Zur Bereinigung der nicht monetären Vermögenswerte und Schulden sowie der Positionen der Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden die von der Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas (FACPCE) veröffentlichten Preisindizes verwendet. Die sich daraus ergebenden Effekte sind für die BMW Group unwesentlich.

## 05 Rechnungslegungsvorschriften

### a Im Geschäftsjahr 2023 erstmals angewendete Rechnungslegungsstandards

Für die BMW Group wesentliche und im Geschäftsjahr 2023 erstmals angewendete Standards beziehungsweise Überarbeitungen von Standards:

Standard/Interpretation		Veröffentlichung durch das IASB	Anwendungspflicht IASB	Anwendungspflicht EU
IFRS 17	Versicherungsverträge	18.5.2017	1.1.2023	1.1.2023
Änderungen an IAS 12	Internationale Steuerreform Säule-2-Mustervorschriften	23.5.2023	1.1.2023	1.1.2023

Im Mai 2017 hat das IASB den Standard IFRS 17, Versicherungsverträge, veröffentlicht. Der Standard ersetzt IFRS 4 und enthält neue Regelungen zu Ansatz, Bewertung, Ausweis und Angabepflichten von Versicherungsverträgen. Im Rahmen eines konzernweiten Projekts hat die BMW Group die Anwendbarkeit von IFRS 17 auf die bestehenden Vereinbarungen untersucht. Die BMW Group bietet verschiedene Produkte an, die die Definition eines Versicherungsvertrags nach IFRS 17 erfüllen. Für den Großteil dieser Produkte greift jedoch entweder eine Ausnahmeregelung (z.B. für Gewährleistungsvereinbarungen) oder es handelt sich um sogenannte Festpreis-Serviceverträge, die aufgrund des Wahlrechts im IFRS 17 weiterhin nach IFRS 15 bilanziert werden können. In einzelnen Märkten werden indes Produkte angeboten (z.B. Fahrzeug-Kaskoversicherungen), die nach IFRS 17 zu bilanzieren sind. Für diese Verträge kann die Bilanzierung nach dem sogenannten Prämienallokationsansatz erfolgen, der im Wesentlichen der aktuellen Bilanzierungsmethode für diese Verträge entspricht. Im Geschäftsjahr 2023 wurden Versicherungsprämien für Versicherungsverträge in Höhe von 89 Mio. € in den sonstigen Umsatzerlösen erfasst. Die Versicherungsverbindlichkeiten für die restlichen Vertragslaufzeiten dieser Verträge beläuft sich zum 31. Dezember 2023 auf 289 Mio. €.

Im Mai 2023 hat das IASB den Änderungsstandard International Tax Reform – Pillar Two Model Rules zu verpflichtend anzuwendenden Erleichterungen bei der Bilanzierung latenter Steuern aus der globalen Mindestbesteuerung (Pillar Two) veröffentlicht.

Die Änderungen sehen eine vorübergehende, von der BMW Group angewendete Ausnahme von der Bilanzierung latenter Steuern vor, die sich aus der Einführung der Pillar-Two-Regelungen ergeben. Sie enthalten ferner diesbezügliche Anhangangaben, um die Auswirkungen der Einführung der Mindestbesteuerung auf betroffene Unternehmen zu erläutern. Es werden aus der Einführung der Pillar-Two-Regelungen keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der BMW Group erwartet.

### b Vom IASB herausgegebene, aber noch nicht angewendete Rechnungslegungsvorschriften

Aus den vom IASB herausgegebenen, aber noch nicht angewendeten Rechnungslegungsstandards beziehungsweise Überarbeitungen von Standards werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der BMW Group erwartet.

### c Im Geschäftsjahr 2023 geänderte Rechnungslegungsmethoden

Um die Konsistenz zwischen interner Unternehmenssteuerung und externer Berichterstattung zu erhöhen, wurden im Geschäftsjahr 2023 die nachstehenden Bilanzierungsmethoden geändert.

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte wurden bislang in einem passivischen Abgrenzungsposten erfasst. Die Auflösung des Abgrenzungspostens erfolgt erfolgswirksam und grundsätzlich in den Perioden, in denen die Aufwendungen anfallen, die durch die Zuwendungen kompensiert werden sollen. Ab dem Geschäftsjahr 2023 werden Zuwendungen der

öffentlichen Hand für Vermögenswerte von dem Buchwert der Vermögenswerte abgesetzt. Ihre erfolgswirksame Erfassung erfolgt über die jeweilige Nutzungsdauer der Vermögenswerte durch reduzierte Abschreibungsbeträge. In diesem Zusammenhang wurde auch die Bilanzierung von Investitionssteuergutschriften geändert. Statt ihrer unmittelbaren ertragsteuermindernden Erfassung werden diese ab dem Geschäftsjahr 2023 ebenfalls von dem Buchwert der Vermögenswerte abgesetzt, wobei sich auch hier die Erfolgswirkung aus reduzierten Abschreibungsbeträgen über die jeweilige Nutzungsdauer der Vermögenswerte ergibt. Auf eine retrospektive Anwendung der geänderten Bilanzierungsmethode wurde mangels Wesentlichkeit verzichtet. Die Vorjahreswerte wurden somit nicht angepasst.

Der zum 31. Dezember 2022 im passivischen Abgrenzungsposten enthaltene Betrag für Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte betrug 465 Mio. €, was 0,19% der Konzernbilanzsumme am 31. Dezember 2022 entspricht. Zum 31. Dezember 2023 beläuft sich der im passivischen Abgrenzungsposten enthaltene Betrag für Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte auf 370 Mio. €.

Ebenfalls zur Erhöhung der Konsistenz mit der internen Unternehmenssteuerung werden die Anzahlungen an Lieferanten ab dem Geschäftsjahr 2023 in den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen. Zum 31. Dezember 2022 wurden die Anzahlungen an Lieferanten in Höhe von 259 Mio. € in den

Vorräten ausgewiesen. Auf eine Anpassung der Vorjahreswerte wurde mangels Wesentlichkeit verzichtet.

Die Auswirkungen der Änderungen der Bilanzierungsmethode sind für die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung.

## 06 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die **Auswirkungen des Klimawandels** wurden vom Vorstand bei der Aufstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt. Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfolgt dabei stets in Übereinstimmung mit der vom Management verabschiedeten langfristigen Unternehmensplanung der BMW Group, die die erwarteten Auswirkungen des Klimawandels, wie etwa die Transformation hin zur Elektromobilität, regulatorische Anforderungen oder geänderte Produktionsbedingungen, beinhaltet. Die BMW Group leistet in diesem Zusammenhang Ausgaben für Forschung und Entwicklung für elektrifizierte Modelle, tätigt Investitionen in ressourcenschonende Produktionsanlagen für die Herstellung elektrifizierter Automobile und vollzieht insbesondere auch eine sukzessive Umstellung der Produktionsprozesse von fossilen Energieträgern auf grüne Energie, wofür langfristige Energielieferverträge (Power Purchase Agreements) über Strom und Gas aus erneuerbaren Quellen geschlossen werden.

Infolge des Beitritts zur „Business Ambition for 1.5°C“ der Science Based Target initiative (SBTi) verfolgt die BMW Group validierte SBTi Near Term Targets für das Jahr 2030, worauf auch die langfristige Unternehmensplanung ausgerichtet ist.

Die gesetzten Ziele umfassen eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung in den eigenen Werken und Standorten von durchschnittlich 80% je produziertes Fahrzeug (Scope 1 und Scope 2), in der Nutzungsphase von durchschnittlich mehr als 50% je gefahrenen Kilometer (Scope 3 downstream) sowie in der Lieferkette von durchschnittlich mehr als 20% je Fahrzeug (Scope 3 upstream).

Korrespondierend zu den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) werden sowohl

physische als auch transitorische klimabezogene Risiken und Chancen in der internen Steuerung sowie im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt. Diese, im Folgenden als klimabezogene Aspekte bezeichnet, sind im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses insbesondere bei Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen hinsichtlich zukünftiger Entwicklungen, die die BMW Group und ihr Umfeld betreffen, bedeutsam und werden in die Beurteilung einbezogen.

Nähere Angaben zur Berücksichtigung klimabezogener Aspekte im Rahmen der Bilanzierung und Bewertung finden sich im vorliegenden Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ insbesondere bei den weiteren Erläuterungen zum Sachanlagevermögen, zu den vermieteten Erzeugnissen sowie zur Durchführung von Wertminderungstests. In diesem Zusammenhang wird angegeben, inwieweit klimabezogene Aspekte bei den vorgenommenen Einschätzungen und Annahmen zur Bilanzierung und Bewertung der Bilanzpositionen berücksichtigt wurden.

**Umsatzerlöse** aus Kundenverträgen enthalten insbesondere Erlöse aus dem Verkauf von Produkten, im Wesentlichen neue und gebrauchte Fahrzeuge und damit verbundene Erzeugnisse, sowie aus der Erbringung von Dienstleistungen. Die Erlöse werden bei Übertragung der Verfügungsmacht an den Händler oder Endkunden realisiert. Beim Verkauf von Produkten ist dies in der Regel zum Zeitpunkt des Eigentums- beziehungsweise Gefahrenübergangs der Fall. Die Umsatzerlöse sind abzüglich Skonti, Boni und Rabatten sowie Zins- und Restwertstützungen ausgewiesen. Die Entgelte aus diesen Verkäufen sind in der Regel sofort oder innerhalb von 30 Tagen zur Zahlung fällig. In Ausnahmefällen kann auch ein längeres Zahlungsziel vereinbart werden. Bei Dienstleistungen geht die Verfügungsmacht zeitraumbezogen über. Entgelte für die Erbringung von Dienstleistungen an Kunden sind üblicherweise zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns zur Zahlung fällig und werden deshalb als Vertragsverbindlichkeit abgegrenzt. Diese werden über den Dienstleistungszeitraum aufgelöst und erfolgswirksam als Umsatzerlöse vereinnahmt. Die Auflösung erfolgt in der Regel entsprechend dem erwarteten Aufwandsverlauf, da dieser die Leistungserbringung

am besten widerspiegelt. Umfasst der Verkauf von Produkten einen bestimmaren Teilbetrag für nachfolgende Dienstleistungen (Mehrkomponentenverträge), werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse abgegrenzt und in gleicher Weise erfolgswirksam vereinnahmt. Variable Gegenleistungen, wie beispielsweise Boni, werden mit einem Erwartungswert bewertet und bei Mehrkomponentenverträgen auf alle Leistungsverpflichtungen verteilt, sofern sie nicht direkt dem Fahrzeugverkauf zuzuordnen sind.

Erlöse aus dem Verkauf von Produkten, für die Rückkaufvereinbarungen oder Rückgaberechte bestehen, werden nicht sofort in voller Höhe realisiert. Es werden anteilig Umsatzerlöse erfasst oder die Differenz zwischen Verkaufs- und Rückkaufpreis wird entsprechend der Art der Vereinbarung über den Vertragszeitraum ratierlich in den Umsatzerlösen erfasst. Für Fahrzeuge, die an einen Händler verkauft wurden, in einer Folgeperiode jedoch im Rahmen der Leasingaktivitäten voraussichtlich zurückgekauft werden, werden zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs im Konzern keine Umsatzerlöse erfasst. Stattdessen werden für diese Fahrzeuge Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Rückgaberechten bilanziell angesetzt.

Die Erfassung von Umsatzerlösen aus Leasingverhältnissen über selbst hergestellte Fahrzeuge erfolgt im Konzern nach den Regelungen für Leasinggeber, die Hersteller oder Händler sind. Im Falle von Operating Leases werden die Erlöse aus Leasingraten linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt. Finance Leases hingegen werden als Verkauf abgebildet. Zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns werden Erlöse in Höhe des beizulegenden Zeitwerts des Leasinggegenstandes realisiert und um nicht garantierte Restwerte der Fahrzeuge, die voraussichtlich nach Ende der Leasinglaufzeit in den Konzern zurückkommen werden, reduziert. Zusätzlich werden anfängliche direkte Kosten zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns als Umsatzkosten erfasst.

Umsatzerlöse enthalten außerdem die Zinserträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft. Die Zinserträge aus Finance Leases sowie aus Kunden- und Händlerfinanzierungen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode realisiert und als Umsatzerlöse unter den Zinserträgen aus Kreditfinanzierung ausgewiesen.

**Zuwendungen der öffentlichen Hand** werden nur erfasst, wenn eine angemessene Sicherheit dafür besteht, dass die damit verbundenen Bedingungen erfüllt und die Zuwendungen gewährt werden. Sie werden erfolgswirksam in den Umsatzkosten ausgewiesen und grundsätzlich in den Perioden verrechnet, in denen die Aufwendungen anfallen, die durch die Zuwendungen kompensiert werden sollen. Zur Änderung des Ausweises von Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte und Investitionssteuergutschriften, die erstmals ab dem Geschäftsjahr 2023 bilanziert werden, siehe [Textziffer \[5\]](#).

Das **Ergebnis je Aktie** wird wie folgt ermittelt: Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ergibt sich, indem sowohl für Stamm- als auch für Vorzugsaktien der auf die jeweilige Aktiengattung entfallende Konzernjahresüberschuss nach Ergebnisanteil fremder Gesellschafter durch die durchschnittlich im Umlauf befindliche Anzahl der jeweiligen Aktien dividiert wird. Das Konzernergebnis ist demzufolge auf die verschiedenen Aktiengattungen aufzuteilen. Im Rahmen der Aufteilung wird der nicht für eine Ausschüttung vorgesehene Teil des Konzernergebnisses den Aktiengattungen im Verhältnis der jeweiligen Aktienzahl zugeordnet. Die zur Ausschüttung vorgesehenen Gewinne ergeben sich unmittelbar aus den vorgeschlagenen beziehungsweise beschlossenen Dividenden für Stamm- und Vorzugsaktien. Ein verwässertes Ergebnis je Aktie (Diluted Earnings per Share) wird im Einklang mit IAS 33 ermittelt und gesondert angegeben.

**Immaterielle Vermögenswerte** werden zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt. In der Folge werden immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt zwischen drei und 20 Jahren. Sofern erforderlich, werden Wertminderungen berücksichtigt. Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter

Nutzungsdauer werden jährlich auf einen Wertminderungsbedarf überprüft. Bei selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten handelt es sich im Wesentlichen um Entwicklungskosten für Fahrzeug-, Baukasten- und Architekturprojekte.

**Entwicklungskosten** werden aktiviert, sofern sämtliche Ansatzkriterien des IAS 38 erfüllt sind. Sie werden mit den direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten bewertet. Projektbezogene aktivierte Entwicklungskosten werden ab dem Produktionsstart linear über den erwarteten Produktlebenszyklus von in der Regel fünf bis zwölf Jahren abgeschrieben.

Der **Geschäfts- oder Firmenwert** ergibt sich als positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs und dem Anteil am Nettozeitwert der während der Akquisition identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten.

Unter den immateriellen Vermögenswerten werden auch **Emissionszertifikate** und ähnliche **Rechte aus Programmen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes oder anderer klimaschädlicher Emissionen** (zum Beispiel dem EU-Emissionshandelssystem oder den fahrzeugbezogenen Emissionsregelungen in den USA oder in China) ausgewiesen. Diese Zertifikate und Rechte werden zu Anschaffungskosten angesetzt, bei kostenloser Zuteilung werden sie demnach mit einem Wert von null erfasst. Die Ausbuchung erfolgt zum Zeitpunkt der Rückgabe der Zertifikate oder Rechte beziehungsweise in Ausnahmefällen bei Veräußerung oder Verfall. Parallel zur Bilanzierung dieser Zertifikate und Rechte als Vermögenswerte werden Rückstellungen in Höhe der voraussichtlichen Verpflichtungen aus diesen Emissionsregelungen nach IAS 37 gebildet. Die Bewertung dieser Rückstellungen erfolgt auf Grundlage des erwarteten Wertes der zurückzugebenden Zertifikate beziehungsweise Rechte.

Liegen Anhaltspunkte vor, die auf eine **Wertminderung von immateriellen Vermögenswerten** hindeuten, oder ist eine jährliche Überprüfung auf Wertminderung erforderlich (immaterielle Vermögenswerte mit einer unbegrenzten Nutzungsdauer, immaterielle Vermögenswerte in der Entwicklungsphase sowie Geschäfts- oder Firmenwert), wird ein Werthaltigkeitstest

durchgeführt. Jeder Vermögenswert wird einzeln überprüft, es sei denn, er erzeugt keine weitestgehend von anderen Vermögenswerten oder anderen Gruppen von Vermögenswerten unabhängigen Zahlungsmittelzuflüsse. In diesen Fällen erfolgt die Prüfung der Werthaltigkeit auf Ebene einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Dies stellt den Regelfall in der BMW Group dar.

Zur Durchführung des Werthaltigkeitstests wird der Buchwert eines Vermögenswerts (beziehungsweise einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit) mit dem erzielbaren Betrag verglichen. Für diesen Vergleich wird im ersten Schritt der Nutzungswert ermittelt. Sollte der Nutzungswert den Buchwert unterschreiten, wird im zweiten Schritt der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bestimmt und mit dem Buchwert verglichen. Ist der beizulegende Zeitwert geringer als der Buchwert, wird eine entsprechende Wertminderung auf den höheren Wert aus Nutzungswert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten erfasst.

Entfällt der Grund für eine zu einem früheren Zeitpunkt durchgeführte Wertminderung, erfolgt eine Zuschreibung auf den erzielbaren Betrag, jedoch nicht über die fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten hinaus. Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht zugeschrieben. Im Rahmen der Beurteilung der Werthaltigkeit sind Einschätzungen sowie Annahmen insbesondere hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzu- und Zahlungsmittelabflüsse sowie des Planungszeitraums zu treffen, die von den tatsächlichen Werten abweichen können. Die tatsächlichen Werte können von den getroffenen Annahmen und Schätzungen abweichen, wenn sich die genannten Rahmenbedingungen entgegen den Erwartungen entwickeln.

Die BMW Group ermittelt den Nutzungswert mithilfe eines Kapitalwertkalküls. Die zur Berechnung herangezogenen Zahlungsströme basieren auf der vom Management verabschiedeten langfristigen Unternehmensplanung. Diese entspricht einem Planungshorizont von sechs Jahren.

Zur Ermittlung der Zahlungsströme über diesen Unternehmensplanungszeitraum hinaus wird eine ewige Rente angesetzt, die kein Wachstum berücksichtigt. Die zugrunde gelegten Planungsprämissen werden dem aktuellsten Kenntnisstand angepasst und regelmäßig mit externen Informationsquellen abgeglichen. Diese Planungsprämissen berücksichtigen insbesondere Erwartungen bezüglich der Rentabilität des Produktportfolios, der zukünftigen Marktanteilsentwicklungen, volkswirtschaftlicher Entwicklungen (wie zum Beispiel Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklungen) und rechtlicher Rahmenbedingungen sowie Erfahrungswerte.

Diese Prämissen beinhalten auch Annahmen zu den Auswirkungen klimabezogener Aspekte und dem Einfluss sonstiger Nachhaltigkeitsfaktoren auf die Geschäftsentwicklung beziehungsweise das Produktportfolio, beispielsweise durch geändertes Nachfrageverhalten der Kunden, regulatorische Anforderungen oder geänderte Produktionsbedingungen. Im Einklang mit dem Strategieprozess und der Transformation zur Elektromobilität liegen der Detailplanung entsprechend beispielsweise Annahmen zur Erhöhung des Anteils an elektrifizierten Automobilen auf über 50%, zu erforderlichen Ausgaben für Forschung und Entwicklung in Fahrzeugmodelle mit batterieelektrischem Antrieb, aber auch zu Investitionen in ressourcenschonende Produktionsanlagen und daraus erwarteten Effizienzsteigerungen sowie zu Kosten für die Umstellung der Produktionsprozesse von fossilen Energieträgern auf erneuerbare Energiequellen zugrunde. Nicht zuletzt werden erwartete Auswirkungen auf das bestehende Leasingportfolio berücksichtigt.

Die Diskontierung erfolgt mit einem marktbezogenen Kapitalisierungszinssatz. Zu Rechnungslegungszwecken erfolgen Werthaltigkeitstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Automobile ohne BMW Brilliance, BMW Brilliance und Motorräder anhand eines jährlich aktualisierten risikoangepassten Kapitalkostensatzes (WACC) vor Steuern. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Finanzdienstleistungen wird ein branchenüblicher Eigenkapitalkostensatz vor Steuern herangezogen. Analog zum Vorgehen bei den anderen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird aufgrund des zeitlichen Abstands zum Erwerbszeitpunkt für die zahlungsmittelgenerierende Einheit BMW Brilliance

ebenfalls der Nutzungswert ermittelt. Folgende Vorsteuer-Diskontierungszinssätze wurden zugrunde gelegt:

in %	2023	2022
Automobile ohne BMW Brilliance	13,7	12,4
BMW Brilliance	15,6	15,4
Motorräder	13,7	12,4
Finanzdienstleistungen	15,2	13,7

Dem auf Basis des CAPM-Modells ermittelten risikoangepassten Zinssatz liegen spezifische Peergroup-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten und Fremdkapitalkosten zugrunde. Auf die Aspekte Environmental, Social and Governance (ESG) bezogene Anpassungen an den WACC wurden nicht vorgenommen.

Für die Werthaltigkeitstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten werden für die wesentlichen Annahmen Sensitivitätsanalysen durchgeführt, um auszuschließen, dass für möglich erachtete Änderungen an den Prämissen zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zu einem Wertminderungsbedarf führen würden. Auch bei einer Verschlechterung der einzelnen Bewertungsparameter um 10% würde sich kein Wertberichtigungsbedarf ergeben. Bei einer analogen Entwicklung des WACC im Vergleich zum Vorjahr würde 2024 der Nutzungswert für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Finanzdienstleistungen leicht unter deren Buchwert liegen. Die BMW Group geht nicht davon aus, dass sich der WACC analog dem Vorjahr entwickelt.

Das gesamte **Sachanlagevermögen** wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Die Herstellungskosten von selbst erstellten Anlagen enthalten alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der produktionsbezogenen Gemeinkosten. Hierzu gehören die fertigungsbedingten Abschreibungen, anteilige Verwaltungskosten sowie die anteiligen Kosten des sozialen Bereichs. Finanzierungskosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt, es sei denn,

sie sind dem Vermögenswert direkt zuzurechnen. Abnutzbares Sachanlagevermögen wird um planmäßige, nutzungsbedingte Abschreibungen über die entsprechende Nutzungsdauer, in der Regel linear, abgewertet. Die Abschreibungen werden grundsätzlich in der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasst.

Es bestehen folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern:

in Jahren	
Betriebs- und Geschäftsgebäude, Wohngebäude, Einbauten und Außenanlagen	8 bis 50
Technische Anlagen und Maschinen	3 bis 30
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 bis 25

Die Nutzungsdauer der Anlagen wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf verlängert oder verkürzt. Dabei wird unter anderem der Einfluss klimabezogener Aspekte auf die Nutzungsdauer, beispielsweise durch geändertes Nachfrageverhalten der Kunden oder durch regulatorische Anforderungen, berücksichtigt. Die Grundlage dafür bilden die bereits oben beschriebenen Prämissen der langfristigen Unternehmensplanung einschließlich der Produktentscheidungen. Klimabezogene Aspekte wirken sich indirekt auf die Nutzung der Sachanlagen aus. Eine Anpassung der Nutzungsdauer der technischen Anlagen und Maschinen wird durch antriebsartunabhängige und fahrzeuggenerationenübergreifende Einsatzmöglichkeiten sowie durch Substanzerhaltungsmaßnahmen vermieden. Die Nutzungsdauern von ausschließlich verbrennerbezogenen Anlagen sind ebenfalls durch die aktuellsten Planungsprämissen abgedeckt. Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Maschinen werden die Abschreibungen durch Schichtzuschläge entsprechend erhöht. Liegen Anhaltspunkte vor, die auf eine Wertminderung von Sachanlagen hindeuten, wird analog den immateriellen Vermögenswerten ein Werthaltigkeitstest durchgeführt.

Ein Leasingverhältnis nach IFRS 16 kann sowohl bei rechtlichen **Mietverhältnissen über Sachanlagen** als auch bei vertraglichen Vereinbarungen bestehen, die dem wirtschaftlichen Gehalt nach ein Leasingverhältnis begründen. Je nach den Tatsachen und Umständen des Einzelfalls können in diesem Zusammenhang auch insbesondere Power Purchase Agreements sowie Langzeitlieferverträge für Batteriezellen ein Leasingverhältnis darstellen.

Die BMW Group bilanziert ab dem Zeitpunkt, zu dem der Leasinggegenstand der BMW Group zur Nutzung zur Verfügung steht, einen Vermögenswert für das Nutzungsrecht und eine Verbindlichkeit für die ausstehenden Leasingzahlungen. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts ergeben sich aus dem Betrag, zu dem die Leasingverbindlichkeit erstmals bewertet wird, zuzüglich der Leasingzahlungen, die zu oder vor Beginn der Laufzeit des Leasingverhältnisses getätigt werden, sowie der anfänglichen direkten Kosten und der geschätzten Kosten für die Demontage, Beseitigung oder Wiederherstellung des Leasinggegenstands. Zum Abzug kommen erhaltene Anreizzahlungen des Leasinggebers. Das Nutzungsrecht wird planmäßig linear über den kürzeren der beiden Zeiträume aus Nutzungsdauer des Leasinggegenstands und erwarteter Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben. Sofern das Eigentum des Leasinggegenstands am Ende der Laufzeit automatisch übergeht oder die Ausübung einer Kaufoption in den Leasingzahlungen berücksichtigt ist, wird das Nutzungsrecht über die erwartete Nutzungsdauer des Leasinggegenstands planmäßig linear abgeschrieben. Die Nutzungsrechte werden in der Bilanz unter den jeweiligen Positionen des Sachanlagevermögens dargestellt. Abschreibungen der Nutzungsrechte werden in der Gewinn- und Verlust-Rechnung in den Umsatzkosten sowie den Vertriebs- und Verwaltungskosten ausgewiesen.

Die Leasingverbindlichkeit wird bei erstmaliger Erfassung mit dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen angesetzt. In der Folgebewertung wird der Buchwert der Leasingverbindlichkeit aufgezinst und erfolgsneutral um die geleisteten Leasingzahlungen reduziert. Die Leasingverbindlichkeiten werden als Teil der Finanzverbindlichkeiten gezeigt, der Zinsaufwand wird im Zinsergebnis ausgewiesen. In der Kapitalflussrechnung werden der

Tilgungsanteil und der Zinsanteil der Leasingzahlungen als Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit dargestellt.

Die für die Bewertung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zugrunde liegenden Leasingzahlungen umfassen sowohl feste als auch von einem Index oder Zinssatz abhängige variable Leasingzahlungen sowie erwartete Zahlungen aus Restwertgarantien. Sofern die Ausübung einer Kauf- oder Vertragsverlängerungsoption hinreichend sicher ist, werden die entsprechenden Zahlungen in den Leasingzahlungen berücksichtigt. Zahlungen für Zeiträume, für die eine einseitige Kündigungsoption des Leasingnehmers besteht, werden nur dann in den Leasingzahlungen berücksichtigt, wenn es hinreichend sicher ist, dass die Kündigungsoption nicht ausgeübt wird. Bei der Beurteilung von Optionen werden alle Fakten und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung beziehungsweise Nichtausübung der Option geben.

Die Abzinsung der Leasingzahlungen hat nach IFRS 16 grundsätzlich mit dem Zinssatz zu erfolgen, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt. Da dieser bei den in der BMW Group abgeschlossenen Leasingverhältnissen zumeist nicht bestimmbar ist, erfolgt die Abzinsung in der Regel mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz.

Der Grenzfremdkapitalzinssatz eines Leasingverhältnisses setzt sich zusammen aus dem laufzeitkongruenten risikolosen Zinssatz in der betreffenden Währung zuzüglich eines Aufschlags für das Kreditrisiko. Spezifische Risiken eines Vermögenswerts werden grundsätzlich nicht berücksichtigt, da Besicherungen im Rahmen der alternativen Finanzierungen in der BMW Group keine Relevanz aufweisen.

Die Bestimmung der Leasingzahlungen, einschließlich der den Leasingzahlungen zugrunde liegenden Laufzeit eines Leasingverhältnisses, und des Abzinsungssatzes unterliegt Schätzungen und Annahmen, die von den tatsächlichen Entwicklungen abweichen können.

Die BMW Group als Leasingnehmer nimmt die Anwendungserleichterungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und für

Leasingverhältnisse über geringwertige Vermögenswerte in Anspruch.

Eigenerzeugnisse, die als **vermietete Erzeugnisse** (Operating Leases) bei Gesellschaften der BMW Group aktiviert sind, werden zu Herstellungskosten und alle übrigen vermieteten Erzeugnisse zu Anschaffungskosten, jeweils inklusive anfänglicher direkter Kosten, bewertet. Alle vermieteten Erzeugnisse werden linear über die Vertragslaufzeit auf den erwarteten Restwert abgeschrieben.

Änderungen der Restwarterwartungen werden durch eine prospektive Anpassung der planmäßigen Abschreibungen über die Restlaufzeit des Leasingvertrags erfasst, sofern der erzielbare Betrag über dem Restbuchwert liegt. Liegt der erzielbare Betrag unter dem Restbuchwert, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen. Zu jedem Bilanzstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung nicht länger besteht oder sich vermindert hat. In diesen Fällen wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht, jedoch maximal bis zum planmäßig fortgeführten Buchwert.

Annahmen und Schätzungen sind hinsichtlich der künftigen Restwerte zu treffen, da diese einen wesentlichen Teil der zukünftigen Zahlungsmittelzuflüsse darstellen. Relevante Einflussfaktoren sind dabei die Entwicklung der Marktpreise sowie die Nachfrage am Gebrauchtwagenmarkt. Berücksichtigt wird ebenfalls die Veränderung des Antriebsmix in der Zukunft, die regelmäßig analysiert wird. Die BMW Group hat Methoden und Prozesse entwickelt und implementiert, um Nachhaltigkeitsaspekte, insbesondere klimabezogene Aspekte, im Restwertrisiko angemessen zu bewerten und zu steuern. Es wird ein szenariobasierter Ansatz verwendet, um den Einfluss auf dem Weg hin zu einer emissionsfreien Mobilität zu quantifizieren und dem technologischen Fortschritt dieser Produkte Rechnung zu tragen. Dabei ergibt sich ein möglicher Anpassungsbedarf in den Restwertprognosen sowohl für Verbrenner als auch für elektrifizierte Fahrzeuge. Die Transformation der Antriebe erfolgt jedoch über einen gewissen Zeitraum. Hierbei sind neben regulatorischen Aspekten auch Kundenverhalten und Angebotsstruktur zu berücksichtigen. Das bestehende Portfolio wird sich demnach in

den kommenden Jahren auf Basis der vorgenannten Aspekte verändern. Dies bedeutet eine planmäßige Veränderung, die bereits heute antizipiert werden kann und somit berechenbare Risiken im Rahmen der Geschäftstätigkeit mit sich bringt. Unverhältnismäßige Risiken können nur entstehen, wenn regulatorische Veränderungen ad hoc und somit zum Nachteil des Kunden erfolgen. Daneben wird das restwerttragende Portfolio einer quartalsweisen Bewertung unterzogen. Neue Aspekte können demnach frühzeitig in die Bewertung einfließen. In diesem Fall würden auch die Bewertungen für das Neugeschäft angepasst werden, die dem gleichen Turnus unterliegen. Die verwendeten Prognosemodelle unterliegen ebenfalls einer regelmäßigen Überprüfung und können um Aspekte ergänzt werden, die im Zusammenhang mit der Veränderung des Marktgeschehens stehen.

Somit können anhand verschiedener Szenarioanalysen Auf- bzw. Abschlüsse auf den Prognosewert berücksichtigt werden. Die Annahmen basieren sowohl auf intern verfügbaren Daten über historische Erfahrungswerte und aktuellen Marktdaten als auch auf Prognosen von externen Instituten. Zudem findet regelmäßig eine Validierung der Annahmen durch einen Abgleich mit externen Daten statt. Bei bestimmten Vertragstypen sind Ermessensentscheidungen hinsichtlich der Einstufung als Operating Leases oder Forderungen aus Finanzdienstleistungen zu treffen.

**At Equity bewertete Beteiligungen** werden mit dem um Ergebnisanteile und Eigenkapitaländerungen fortgeführten Beteiligungsbuchwert bilanziert, sofern keine Wertminderung vorliegt. Liegen Anhaltspunkte für eine Wertminderung vor, wird auf Basis der Discounted-Cashflow-Methode ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Ein Indikator ist beispielsweise bei gravierender Verfehlung der Planung, Wegfall eines aktiven Marktes oder bei einem Finanzierungsbedarf zur Insolvenzvermeidung gegeben.

**Finanzielle Vermögenswerte** werden mit Ausnahme der Leasingforderungen bei der erstmaligen Erfassung mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Die finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere sonstige Finanzanlagen, Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Finanzforderungen, Forderungen

aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Generell erfolgt der Erstantritt, sobald die BMW Group Vertragspartei wird. Beim marktüblichen Kauf oder Verkauf von nicht derivativen finanziellen Vermögenswerten erfolgt der Erstantritt grundsätzlich zum Erfüllungstag. Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn deren vertragliche Zahlungsströme ausgelaufen sind oder übertragen werden und dabei alle wesentlichen Chancen und Risiken daraus auf den Erwerber übergehen.

Abhängig vom Geschäftsmodell und von der Ausgestaltung vertraglicher Zahlungsströme werden finanzielle Vermögenswerte in die Kategorien zu fortgeführten Anschaffungskosten, erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert klassifiziert. In die Kategorie erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert fallen in der BMW Group im Wesentlichen die Wertpapiere und Investmentanteile, die der Liquiditätssteuerung dienen. In der BMW Group werden ausgewählte Wertpapiere, Investmentanteile und Geldmarktfonds sowie Wandelanleihen erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert, da deren vertragliche Zahlungsströme nicht ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen darstellen.

Die BMW Group macht keinen Gebrauch vom Wahlrecht, Eigenkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert sowie Fremdkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

Die Marktwerte der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente werden anhand der am Bilanzstichtag vorhandenen Marktinformationen, wie zum Beispiel auf Basis notierter Preise oder anhand geeigneter Bewertungsverfahren, insbesondere mittels der Discounted-Cashflow-Methode, ermittelt.

Die unter den **sonstigen Finanzanlagen** ausgewiesenen Beteiligungen im Anwendungsbereich des IFRS 9 werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Ferner werden unter den sonstigen Finanzanlagen unwesentliche Tochterunternehmen, unwesentliche gemeinsame Vereinbarungen und unwesentliche assoziierte Unternehmen ausgewiesen.

Die **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** werden grundsätzlich unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Finanzierung (ABS-Finanzierung) werden unter anderem Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung an strukturierte Unternehmen übertragen, die diese verbrieft und als besicherte Wertpapiere am Kapitalmarkt platzieren.

Die übertragenen Forderungen werden nicht ausgebucht und weiterhin bei der BMW Group bilanziert. Aus diesem Grund erfüllen die Forderungen aus Finanzdienstleistungen das Geschäftsmodell „Halten“.

In den Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind ebenfalls die Forderungen für Finance Leases enthalten, die in Höhe der Nettoinvestitionen in das Leasingverhältnis angesetzt werden. In dieser Bilanzposition sind überdies die zum Stichtag fälligen Forderungen aus Operating Leases enthalten. Die Bilanzierung der zugehörigen Fahrzeuge erfolgt in der Position Vermietete Erzeugnisse.

Für alle finanziellen Vermögenswerte mit Ausnahme von Forderungen aus Operating Leases und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet die BMW Group für die Berechnung der **Wertberichtigung** die in IFRS 9 beschriebene allgemeine Vorgehensweise an. Für diese Vermögenswerte bemisst sich die Höhe der Wertberichtigung bei erstmaliger Erfassung anhand des erwarteten 12-Monats-Kreditverlustes (Stufe 1). Falls sich das Ausfallrisiko zum Abschlussstichtag seit der erstmaligen Erfassung signifikant erhöht hat, wird die Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste bemessen (Stufe 2 – Allgemeine Vorgehensweise). Die Bemessung der Änderung des Ausfallrisikos erfolgt basierend auf dem Vergleich des Ausfallrisikos bei der erstmaligen Erfassung mit dem Ausfallrisiko am Abschlussstichtag. Das Ausfallrisiko wird zu jedem Abschlussstichtag durch die Bonitätsprüfung, die aktuellen ökonomischen Leistungskennzahlen sowie die eventuellen Überfälligkeiten bestimmt.



Für Forderungen, die aus Operating Leases resultieren, und für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet die BMW Group die vereinfachte Vorgehensweise nach IFRS 9 an, wonach sich die Höhe der Wertberichtigung ab der erstmaligen Erfassung der Forderung anhand der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste bemisst (Stufe 2 – Vereinfachte Vorgehensweise). Für die Zuordnung in die Stufe 2 ist unerheblich, ob sich das Kreditrisiko dieser Vermögenswerte seit der erstmaligen Erfassung signifikant erhöht hat.

Die BMW Group geht grundsätzlich vom Ausfall einer Forderung aus, wenn diese mehr als 90 Tage überfällig ist oder wenn es objektive Hinweise auf Zahlungsunfähigkeit, wie zum Beispiel die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens, gibt. Die Vermögenswerte mit beeinträchtigter Bonität werden durch den Ausfall im Sinne der oben genannten Definition bestimmt. Für bonitätsbeeinträchtigte Vermögenswerte, deren Bonität bei Erwerb oder Ausreichung noch nicht beeinträchtigt war, wird eine Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste erfasst (Stufe 3). Dies geschieht unabhängig davon, ob die allgemeine oder vereinfachte Vorgehensweise angewandt wird. Für die Vermögenswerte in der Stufe 3 werden Zinserträge auf den Nettobuchwert abzüglich Wertberichtigung berechnet.

Darüber hinaus werden Post Model Adjustments gebildet, sofern das Risiko nicht vollständig durch die Standardmodelle abgedeckt ist.

Die BMW Group bucht finanzielle Vermögenswerte aus, wenn nach angemessener Einschätzung nicht davon auszugehen ist, dass diese Vermögenswerte realisierbar sind. Dies kann unter anderem der Fall sein, wenn davon auszugehen ist, dass der Schuldner keine ausreichenden Vermögenswerte oder anderen Einnahmequellen besitzt, um seine Schulden zu bedienen.

Für die Ermittlung der Wertberichtigungen in der Bilanzposition Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden im Wesentlichen historische Erfahrungswerte zu Kreditausfällen, aktuelle Daten bezüglich Überfälligkeiten sowie Ratingklassen- und Scoring-Informationen herangezogen.

Zusätzlich werden zukunftsorientierte Informationen (zum Beispiel Prognosen über ökonomische Leistungskennzahlen) berücksichtigt, falls diese basierend auf den historischen Daten auf einen Zusammenhang mit erwarteten Kreditausfällen schließen lassen.

Für die Ermittlung der Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden im Wesentlichen Informationen zur Überfälligkeit der Forderungen herangezogen. Zusätzlich werden bei der Ermittlung der Wertberichtigungen neben den aktuellen Prognosen der Leistungskennzahlen auch positive sowie negative ökonomische Entwicklungsszenarien verwendet. Diese basieren auf lokalen Analysen und berücksichtigen zum Beispiel die antizipierten politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen.

Für die Berechnung der Wertberichtigung für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Finanzforderungen sowie Forderungen gegen verbundene Unternehmen und gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden auf dem Markt verfügbare Inputfaktoren, wie Ratings und Ausfallwahrscheinlichkeiten, verwendet. Für Wertpapiere und Investmentanteile wendet die BMW Group im Wesentlichen die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte mit niedrigem Ausfallrisiko an. Demnach werden die Vermögenswerte, die ein Investment-Grade-Rating besitzen, stets der Stufe 1 zugeordnet.

Die **Finanzforderungen** enthalten insbesondere Wertpapiere und Investmentanteile sowie derivative Finanzinstrumente.

**Derivative Finanzinstrumente** werden in der BMW Group zu Sicherungszwecken eingesetzt, um Währungs-, Zins-, Marktwert- und Marktpreisrisiken zu reduzieren. Der Erstanfang von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt zum Handelstag und ihre Bewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Der Ausweis dieser Finanzinstrumente erfolgt abhängig vom Marktwert zum Bewertungszeitpunkt in den Bilanzpositionen Finanzforderungen oder Finanzverbindlichkeiten.

Die Fair Values werden auf Basis von Bewertungsmodellen berechnet. Am Finanzmarkt zu beobachtende Marktpreisspreads, Tenor- und Währungsbasis-spreads werden in der Bewertung berücksichtigt. Außerdem wird das eigene beziehungsweise das Ausfallrisiko des Kontrahenten mit laufzeitadäquaten, am Markt beobachtbaren Credit-Default-Swap-Werten berücksichtigt.

Die BMW Group macht von dem Wahlrecht Gebrauch, die sich aus den beizulegenden Zeitwerten ergebenden Kreditrisiken für eine Gruppe derivativer finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten auf Basis ihres Nettogesamtbetrags zu berücksichtigen. Die Allokation der portfoliobasierten Wertanpassungen (Credit Valuation Adjustments und Debit Valuation Adjustments) auf die einzelnen derivativen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfolgt mithilfe des Relative Fair Value Approach nach der Nettomethode.

Die Marktwertveränderungen der derivativen Finanzinstrumente, bei denen Hedge Accounting angewendet wird, werden entweder in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis oder im sonstigen Ergebnis als Bestandteil des kumulierten übrigen Eigenkapitals ausgewiesen, je nachdem, ob es sich bei der Sicherungsbeziehung um einen Fair Value Hedge oder einen Cash Flow Hedge handelt.

Mit Fair Value Hedges werden im Wesentlichen die Zinsrisiken von Finanzverbindlichkeiten abgesichert. Im Rahmen der Bilanzierung der Zinswährungssicherungen als Fair Value Hedges wird die Währungsbasis nicht als Teil der Sicherungsbeziehung designiert. Dementsprechend werden deren Marktwertveränderungen als Sicherungskosten im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst. Die im Eigenkapital aufgelaufenen Beträge werden über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Zudem wird für ausgewählte festverzinsliche Vermögenswerte ein Teil der Zinsänderungsrisiken auf Portfoliobasis gemäß den Vorschriften des IAS 39 gesichert. Die designierten Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie Finanzverbindlichkeiten erfasst. Die Sicherung gegen das Zinsänderungsrisiko erfolgt auf Basis des

Netto-Cashflows, bei dem die Cashflows der festverzinslichen Vermögenswerte der Aktivseite abzüglich der Cashflows der variablen Finanzierungen der Passivseite barwertig aufsummiert werden. Der so ermittelte Netto-Cashflow wird durch den Kauf von korrespondierenden Zinsswaps abgesichert und somit das Zinsänderungsrisiko reduziert. Die Hedge-Beziehungen werden monatlich zu jedem Berichtstag beendet und neu designiert. Hierdurch wird dem sich ständig verändernden Bestand des Portfolios Rechnung getragen.

Ineffektivitäten aus Fair Value Hedges werden grundsätzlich im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Bei der Bilanzierung der Währungssicherungen als Cash Flow Hedges werden die Zeitwerte der Optionsgeschäfte und die Zinskomponente inklusive Währungsbasis der Devisentermingeschäfte nicht als Teil der Sicherungsbeziehung designiert. Die Marktwertveränderungen dieser Komponenten werden als Sicherungskosten im kumulierten übrigen Eigenkapital als separate Position erfasst. Die im übrigen Eigenkapital aufgelaufenen Beträge aus den Währungssicherungen werden zeitgleich mit der Ergebniswirkung des Grundgeschäfts in die Umsatzkosten umgegliedert.

Bei der Bilanzierung der Rohstoffsicherungen als Cash Flow Hedges werden die Sicherungsgeschäfte vollständig als Teil der Sicherungsbeziehung designiert. Die im kumulierten übrigen Eigenkapital aufgelaufenen Beträge werden bei der Ersterfassung der Vorräte in deren Buchwert einbezogen. Ineffektivitäten aus Cash Flow Hedges werden direkt in den Umsatzkosten, die Effekte aus vorzeitig beendeten Sicherungsbeziehungen in den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen erfasst.

**Latente Ertragsteuern** werden für sämtliche temporären Differenzen zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen einschließlich der Unterschiede aus den Konsolidierungsmaßnahmen sowie für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorräte und Steuergutschriften, sofern diese voraussichtlich genutzt werden können, gebildet. Als Ausnahme hiervon erfolgt keine Bilanzierung latenter Steuern, die sich aus der Einführung

der Pillar-Two-Regelungen ergeben. Siehe hierzu die weiteren Ausführungen unter [Textziffer \[5\]](#).

Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig sind oder in Kürze gelten werden.

Die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern wird zu jedem Bilanzstichtag auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Geschäftsjahren beurteilt. Sofern künftige Steuervorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50% teilweise oder vollständig nicht realisiert werden können, wird eine Wertberichtigung auf die aktiven latenten Steuern vorgenommen. Zur Ermittlung der aktiven latenten Steuern sind Annahmen bezüglich des künftigen zu versteuernden Einkommens und des Zeitpunkts der Realisierung der aktiven latenten Steuern zu treffen. Hierzu werden die geplanten operativen Geschäftsergebnisse, beschlossene Gesetzesänderungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und die Ergebniswirkungen aus der Umkehr von zu versteuernden temporären Differenzen berücksichtigt. Da jedoch die zukünftigen Geschäftsentwicklungen unsicher sind und teilweise von der BMW Group nicht beeinflusst werden können, ist die Bewertung der latenten Steuern mit Unsicherheiten verbunden.

Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn vorgesehen ist, dass Gewinne nicht ausgeschüttet werden, sondern zum Zwecke der Substanzerhaltung und Ausweitung des Geschäftsvolumens in den Unternehmen eingesetzt werden.

Die Ermittlung der **laufenden Ertragsteuern** in der BMW Group erfolgt unter Berücksichtigung der in den jeweiligen Ländern

gültigen gesetzlichen Anforderungen. Soweit bei Ansatz und Bewertung der im Abschluss dargestellten Steuerpositionen Ermessensspielräume ausgeübt wurden, besteht grundsätzlich die Möglichkeit einer abweichenden Positionierung lokaler Steuerbehörden.

Bei der bilanziellen Abbildung von **ertragsteuerlichen Unsicherheiten** wird im Regelfall auf die einzelne ertragsteuerliche Behandlung abgestellt. Sofern es nicht wahrscheinlich ist, dass eine ertragsteuerliche Behandlung von den lokalen Steuerbehörden akzeptiert werden wird, verwendet die BMW Group den Betrag mit der höchsten Wahrscheinlichkeit bei der Bestimmung des zu versteuernden Gewinns beziehungsweise der steuerlichen Basis.

Die **Vorräte** an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie Handelswaren werden grundsätzlich mit ihren durchschnittlichen Anschaffungskosten unter Beachtung niedrigerer Nettoveräußerungswerte bewertet.

Unfertige und fertige Erzeugnisse werden mit den Herstellungskosten unter Beachtung niedrigerer Nettoveräußerungswerte angesetzt. Sie enthalten alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der produktionsbezogenen Gemeinkosten. Hierzu gehören die fertigungsbedingten Abschreibungen, anteilige Verwaltungskosten sowie anteilige Kosten des sozialen Bereichs. Die Finanzierungskosten werden bei den Vorräten nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt.

Unter den Vorräten werden auch die zum Verkauf anstehenden Fahrzeuge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft ausgewiesen. Sie werden zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten unter Beachtung niedrigerer Nettoveräußerungswerte bilanziert.

**Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** umfassen im Wesentlichen Kassenbestände und Bankguthaben mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten. Mit Ausnahme von Geldmarktfonds werden Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Die **Finanzverbindlichkeiten** werden, mit Ausnahme der Leasingverbindlichkeiten, bei der erstmaligen Erfassung mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Hierbei werden, außer bei der Kategorie der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertenden Finanzverbindlichkeiten, auch die Transaktionskosten berücksichtigt. In der Folge werden die Verbindlichkeiten, mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente, unter Anwendung der Effektivzinsmethode mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Die **Rückstellungen für Pensionen** werden nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) gebildet. Bei diesem Verfahren werden nicht nur die am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften, sondern auch künftig zu erwartende Steigerungen von Renten und Gehältern berücksichtigt. Die Berechnung beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung biometrischer Rechnungsgrundlagen.

Die Pensionsverpflichtung wird bei einem fondsgedeckten Versorgungssystem mit dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Fondsvermögen saldiert. Übersteigt das Fondsvermögen die Verpflichtung aus der Pensionszusage, erfolgt eine Prüfung der Werthaltigkeit des Aktivüberhangs. Hat das Unternehmen einen Anspruch auf Rückerstattung oder Minderung künftiger Beitragszahlungen an den Fonds, so erfolgt der Ausweis eines Aktivpostens unter den sonstigen Finanzforderungen. Die Höhe des Aktivpostens bestimmt sich anhand des Barwerts der mit dem Planvermögen verbundenen wirtschaftlichen Vorteile. Ein Passivposten wird bei fondsgedeckten Versorgungssystemen durch Pensionsrückstellungen ausgewiesen, soweit die Verpflichtung aus der Pensionszusage das Fondsvermögen übersteigt.

Für die Ermittlung der Rückstellungshöhe sind unter anderem Annahmen hinsichtlich der Abzinsungsfaktoren, der Rententrends, der Mitarbeiterfluktuation sowie der Lebenserwartung der Mitarbeiter zu treffen. Die Abzinsungsfaktoren werden auf Grundlage der Renditen ermittelt, die am Abschlussstichtag für hochwertige festverzinsliche Unternehmensanleihen am Markt erzielt werden.

Der Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld oder der Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Alle übrigen Aufwendungen aus der Dotierung der Pensionsverpflichtungen werden den Kosten der betroffenen Funktionsbereiche zugeordnet.

Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand entsteht, wenn ein Unternehmen der BMW Group einen leistungsorientierten Plan einführt oder Leistungen aus einem bestehenden Plan ändert. Dieser wird sofort aufwandswirksam erfasst. Gewinne oder Verluste bei Abgeltung werden ebenfalls sofort erfolgswirksam erfasst.

Aus Änderungen des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung, des beizulegenden Zeitwerts des Fondsvermögens oder der Vermögensobergrenze können Neubewertungen auf die Nettoschuld entstehen. Diese Neubewertungen resultieren unter anderem aus Änderungen der finanziellen und demografischen Berechnungsparameter sowie Änderungen, die sich aus der aktualisierten Bestandsentwicklung ergeben. Sie werden sofort im sonstigen Ergebnis erfasst und bilanziell in den Gewinnrücklagen im Eigenkapital der BMW Group dargestellt.

**Sonstige Rückstellungen** werden gebildet, wenn eine gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung aus einem Ereignis der Vergangenheit gegenüber Dritten besteht, deren Inanspruchnahme wahrscheinlich ist und die voraussichtliche Höhe der Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem Barwert angesetzt.

Bei der Bildung von Rückstellungen für **Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen** sind Schätzungen vorzunehmen. Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Herstellergewährleistungen bietet die BMW Group verschiedene weitere Standard-Garantien (assurance type) je nach Produkt und Absatzmarkt an. Für zusätzlich angebotene Servicepakete, die als separate Leistungsverpflichtung behandelt werden, erfolgt keine Rückstellungsbildung.

Die Bildung der Gewährleistungs- und Kulanzrückstellungen erfolgt zum Zeitpunkt des Übergangs der Verfügungsmacht an den Händler beziehungsweise den Endkunden oder mit Beschluss neuer Gewährleistungsmaßnahmen. Zur Schätzung der Höhe des Rückstellungsbetrags werden insbesondere Einschätzungen basierend auf Erfahrungswerten über in der Vergangenheit erfolgte Schadensfälle und -verläufe getroffen. Diese Einschätzungen umfassen künftige potenzielle Reparaturkosten und Preissteigerungen pro Produkt und Markt. Die Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen werden regelmäßig für alle Gesellschaften der BMW Group an neue Erkenntnisse angepasst und etwaige Änderungen erfolgswirksam erfasst. Weitere Informationen können der [Textziffer \[34\]](#) entnommen werden. Ähnliche Schätzungen werden in Bezug auf die Bewertung von erwarteten Erstattungsansprüchen vorgenommen.

Bei der Bildung von Rückstellungen für **Prozess- und Haftungsrisiken** sind Annahmen zu treffen, die zur Bestimmung der Haftungswahrscheinlichkeit, der Höhe der Inanspruchnahme und der Prozessdauer herangezogen werden. Die getroffenen Annahmen, insbesondere die Annahme hinsichtlich des Ausgangs des Verfahrens, sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Maßgeblich für die regelmäßige Beurteilung sind sowohl Einschätzungen des Managements als auch externer Gutachter, wie zum Beispiel Anwälte. Sofern sich in der Zukunft neue Entwicklungen ergeben, die zu einer abweichenden Beurteilung führen, werden die Rückstellungen entsprechend in ihrer Höhe angepasst.

Sofern die Ansatzvorschriften für Rückstellungen nicht erfüllt sind und die Möglichkeit eines Abflusses bei der Erfüllung nicht unwahrscheinlich ist, erfolgt die Angabe als **Eventualverbindlichkeit**.

In den **Angaben zu nahestehenden Personen und Unternehmen** finden sich Informationen zu assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Personen, die einen beherrschenden oder einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der BMW Group ausüben. Hierzu zählen alle Personen in Schlüsselpositionen des Unternehmens sowie ihre nahen Familienangehörigen oder zwischengeschaltete Unternehmen.

Für die BMW Group trifft dies auch auf die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats zu. Details zu diesen Personen und Unternehmen können der [Textziffer \[41\]](#) und der Anteilsbesitzliste in [Textziffer \[47\]](#) entnommen werden.

**Aktienbasierte Vergütungsprogramme**, die eine Erfüllung in Aktien oder eine Barauszahlung mit unmittelbarer Verpflichtung in eine Investition in Stammaktien der BMW AG vorsehen, werden mit dem beizulegenden Zeitwert zum Gewährungsstichtag bewertet, im Personalaufwand erfolgswirksam über den Erdienungszeitraum erfasst und gegen die Kapitalrücklage verrechnet.

Aktienbasierte Vergütungsprogramme, die eine Erfüllung in bar vorsehen, werden vom Gewährungszeitpunkt an bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag sowie am Erfüllungstag zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet, im Personalaufwand erfolgswirksam über den Erdienungszeitraum erfasst und als Rückstellung ausgewiesen.

Das aktienbasierte Programm zur Vorstands- und Bereichsleitervergütung sieht ein Wahlrecht aufseiten der BMW AG vor, eine Erfüllung in bar oder in Stammaktien der BMW AG vorzunehmen. Aufgrund der Ausübung des Wahlrechts zur Erfüllung in bar werden die aktienbasierten Vorstands- und Bereichsleitervergütungsprogramme wie aktienbasierte Vergütungsprogramme mit Barausgleich bilanziert. Weitere Informationen zu den aktienbasierten Vergütungsprogrammen finden sich unter [Textziffer \[42\]](#).

# ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

## 07 Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse ergeben sich aus folgenden Tätigkeiten:

in Mio. €	2023	2022
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen	118.769	106.678
Verkaufserlöse aus vermieteten Erzeugnissen	14.262	15.040
Erlöse aus Leasingraten	11.664	11.872
Zinserträge aus Kreditfinanzierung und Finance Leases	5.279	4.129
Erlöse aus Serviceverträgen, Telematik und Pannenhilfe	3.648	3.394
Sonstige Umsatzerlöse	1.876	1.497
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>155.498</b>	<b>142.610</b>

In den Umsatzerlösen sind Erlöse aus Kundenverträgen gemäß IFRS 15 in Höhe von 138.190 Mio. € (2022: 126.384 Mio. €) enthalten. Diese verteilen sich auf die erste, zweite und fünfte Kategorie der Tabelle sowie anteilig auf die sonstigen Umsatzerlöse.

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Segmenten ist aus den Erläuterungen zur Segmentberichterstattung unter [Textziffer \[46\]](#) ersichtlich.

Die Erlöse aus dem Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen entfallen im Wesentlichen auf das Segment Automobile und zu einem geringeren Anteil auf das Segment Motorräder. Verkaufserlöse aus vermieteten Erzeugnissen, Erlöse aus Leasingraten und Zinserträge aus Kreditfinanzierung und Finance Leases sind dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet.

Sonstige Umsatzerlöse betreffen im Wesentlichen die Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen.

Die überwiegende Mehrheit der aus dem Auftragsbestand zum Stichtag erwarteten Umsatzerlöse bezieht sich auf Fahrzeugverkäufe. Die daraus resultierenden Umsatzerlöse werden kurzfristig realisiert.

Die in diesen Fahrzeugverkäufen enthaltenen Dienstleistungen, die erst in den Folgejahren zu Umsatzerlösen führen, bilden nur einen unwesentlichen Teil des erwarteten Umsatzes ab. Daher wird von der Erleichterung nach IFRS 15 Gebrauch gemacht, wonach die Angabe eines quantifizierten Auftragsbestands zum Stichtag aufgrund der Kurzfristigkeit und der fehlenden Aussagekraft unterbleibt.

In den Zinserträgen aus Kreditfinanzierung und Finance Leases sind Zinsen, die auf Basis der Effektivzinsmethode berechnet werden, in Höhe von 4.081 Mio. € (2022: 3.656 Mio. €) enthalten. Da diese Zinserträge im Vergleich zu den Gesamtkonzernumsatzerlösen von untergeordneter Bedeutung sind, wird auf einen gesonderten Ausweis in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verzichtet.

## 08 Umsatzkosten

Die Umsatzkosten setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2023	2022
Herstellungskosten	82.549	76.760
Finanzdienstleistungen betreffende Umsatzkosten	27.764	27.517
davon Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	3.554	2.114
Forschungs- und Entwicklungskosten	7.538	6.624
Gewährleistungsaufwendungen	3.782	3.209
Aufwendungen aus Serviceverträgen, Telematik und Pannenhilfe	2.780	2.775
Sonstige Umsatzkosten	1.396	1.157
<b>Umsatzkosten</b>	<b>125.809</b>	<b>118.042</b>

Die Herstellungskosten werden durch öffentliche Beihilfen in Form von geringeren Substanz- und Verbrauchsteuern in Höhe von 107 Mio. € (2022: 115 Mio. €) gemindert.

Die für das Geschäftsjahr 2023 erfolgswirksam erfassten Wertminderungsaufwendungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen belaufen sich auf 168 Mio. € (2022: 649 Mio. €). Da die Wertminderungen im Vergleich zu den Gesamtkonzernumsatzkosten von untergeordneter Bedeutung sind, wird auf einen gesonderten Ausweis in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verzichtet.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten entwickelten sich wie folgt:

in Mio. €	2023	2022
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	7.755	7.178
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	- 2.604	- 2.819
Abschreibungen	2.387	2.265
<b>Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>7.538</b>	<b>6.624</b>

## 09 Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten

in Mio. €	2023	2022
Vertriebskosten	6.091	6.191
Allgemeine Verwaltungskosten	4.934	4.425
<b>Summe Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten</b>	<b>11.025</b>	<b>10.616</b>

Die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten enthalten vor allem Aufwendungen für Marketing und Kommunikation, Personal und IT.

## 10 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen beinhalten folgende Positionen:

in Mio. €	2023	2022
Erträge aus Währungsgeschäften	429	458
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	240	521
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen	2	79
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	58	45
Übrige betriebliche Erträge	316	274
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>1.045</b>	<b>1.377</b>
Aufwendungen aus Währungsgeschäften	- 401	- 444
Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen	- 399	- 307
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen	- 15	- 260
Aufwendungen aus dem Abgang von Vermögenswerten	- 67	- 88
Übrige betriebliche Aufwendungen	- 345	- 231
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>- 1.227</b>	<b>- 1.330</b>
<b>Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen</b>	<b>- 182</b>	<b>47</b>

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen resultieren unter anderem aus der Neueinschätzung von Risiken aus Rechtsstreitigkeiten. Die Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen betreffen unter anderem Rechtsstreitigkeiten und sonstige Prozessrisiken.

Die Erträge aus der Auflösung sowie die Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen umfassen im Wesentlichen Wertberichtigungen auf Forderungen.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Kundenverträgen betragen 15 Mio. € (2022: 61 Mio. €).

In den Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen waren im Geschäftsjahr 2022 unter anderem Forderungsabwertungen gegenüber einer nicht konsolidierten russischen Tochtergesellschaft, die das Segment Sonstige Gesellschaften belasteten, enthalten. Für detaillierte Ausführungen wird auf den [BMW Group Bericht 2022, Textziffer \[4\]](#) im Konzernanhang verwiesen.

## 11 Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2023	2022
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	691	422
davon von verbundenen Unternehmen	37	20
Nettozinserträge auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	10	-
<b>Zinsen und ähnliche Erträge</b>	<b>701</b>	<b>422</b>
Nettozinseffekte auf die sonstigen langfristigen Rückstellungen	- 467	481
Nettozinsaufwendungen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 9	- 11
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 180	- 219
davon an verbundenen Unternehmen	- 4	- 1
<b>Zinsen und ähnliche Aufwendungen</b>	<b>- 656</b>	<b>251</b>
<b>Zinsergebnis</b>	<b>45</b>	<b>673</b>

Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von sonstigen langfristigen Rückstellungen und Zinserträge aus der Anpassung des Abzinsungssatzes werden saldiert und wie in den Vorjahren als Nettozinseffekt im Zinsaufwand ausgewiesen.

Im Vorjahr ergab sich durch gestiegene Zinskurven ein positiver Zinsänderungseffekt in der Aufzinsung der sonstigen langfristigen Rückstellungen.

## 12 Übriges Finanzergebnis

in Mio. €	2023	2022
Erträge aus Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	85	7.949
davon aus verbundenen Unternehmen	22	35
Aufwendungen aus Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	- 142	- 179
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>- 57</b>	<b>7.770</b>
Erträge (+) und Aufwendungen (-) aus Finanzinstrumenten	- 1.215	1.167
<b>Sonstiges Finanzergebnis</b>	<b>- 1.215</b>	<b>1.167</b>
<b>Übriges Finanzergebnis</b>	<b>- 1.272</b>	<b>8.937</b>

Das übrige Finanzergebnis beinhaltet neben dem Beteiligungsergebnis die Erträge und Aufwendungen aus der Bewertung von alleinstehenden Derivaten und Fair-Value-Hedge-Beziehungen sowie Erträge und Aufwendungen aus der Bewertung und Veräußerung von Wertpapieren und Investmentanteilen.

Der Rückgang des Beteiligungsergebnisses gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere aus dem hohen Ertrag durch die Neubewertung der zuvor gehaltenen Anteile an BMW Brilliance im Rahmen der Vollkonsolidierung im Geschäftsjahr 2022. Nähere Informationen hierzu finden sich im [BMW Group Bericht 2022, Textziffer \[3\]](#) im Konzernanhang.

Das negative sonstige Finanzergebnis resultiert insbesondere aus der negativen Marktwertentwicklung bei Zinssicherungsgeschäften aus dem Rückgang der Zinskurven sowie Portfolioeffekten. Im Vorjahr waren hier positive Effekte aus dem Zinsanstieg im Geschäftsjahr 2022 enthalten.

## 13 Ertragsteuern

Die Ertragsteuern der BMW Group gliedern sich nach ihrer **Herkunft** wie folgt:

in Mio. €	2023	2022
Laufende Steueraufwendungen	5.370	5.069
Latente Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	- 439	- 142
davon aus temporären Differenzen	- 457	- 992
davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	18	850
<b>Ertragsteuern</b>	<b>4.931</b>	<b>4.927</b>

Der Betrag der Minderung des Steueraufwands, der durch die Nutzung von Verlustvorträgen, für die bislang keine aktiven latenten Steuern angesetzt wurden, sowie durch bisher unberücksichtigte temporäre Differenzen und Steuergutschriften entstanden ist, beläuft sich auf 33 Mio. € (2022: 71 Mio. €).

Der Steuerertrag aus der Veränderung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern auf Verlustvorträge und temporäre Differenzen beträgt 19 Mio. € (2022: Aufwand von 103 Mio. €).

Die BMW Group fällt in den Anwendungsbereich der OECD-Pillar-Two-Modellregelungen zur Sicherstellung einer globalen Mindestbesteuerung von 15%. Hiernach muss die BMW Group eine Zusatzsteuer so weit leisten, wie der Pillar-Two-spezifische Steuersatz je Jurisdiktion den Mindestsatz von 15% unterschreitet. Die Pillar-Two-Modellregelungen wurden mit Wirkung für Geschäftsjahre nach dem 31. Dezember 2023 in Deutschland gesetzgeberisch umgesetzt. Im Geschäftsjahr 2023 unterliegt die BMW Group keiner Pillar-Two-Steuerbelastung. Die BMW Group ist derzeit dabei, eine Einschätzung hinsichtlich der Auswirkungen von Pillar Two ab dem Geschäftsjahr 2024 zu treffen. Hierfür wurden für die BMW Group unter Berücksichtigung der gesetzlichen temporären Vereinfachungsregelungen (Transitional Safe Harbour) die Jurisdiktionen analysiert, die auf Basis einer vorläufigen Pillar-Two-Kalkulation von einer Top-Up Tax betroffen sein könnten. Der aus diesen Ländern entstehende Steueraufwand wird auf Basis der derzeit verfügbaren

Analyseergebnisse für die BMW Group als unwesentlich eingeschätzt. Die BMW Group macht von der Ausnahmeregelung hinsichtlich der Bilanzierung latenter Steuern im Zusammenhang mit Pillar Two Gebrauch. Siehe hierzu die Ausführungen unter [Textziffer \[5\]](#).

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, die nach der derzeitigen Rechtslage in den einzelnen Ländern zum Realisationszeitpunkt gültig oder angekündigt sind. Unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Gewerbesteuer-Hebesatzes in Höhe von 430% (2022: 430%) ergibt sich der zugrunde gelegte inländische Ertragsteuersatz wie folgt:

in %	2023	2022
Körperschaftsteuersatz	15,0	15,0
Solidaritätszuschlag	5,5	5,5
Körperschaftsteuersatz inklusive Solidaritätszuschlag	15,8	15,8
Gewerbesteuersatz	15,1	15,1
<b>Inländischer Ertragsteuersatz</b>	<b>30,9</b>	<b>30,9</b>

Bei den ausländischen Gesellschaften werden die latenten Steuern auf Basis der entsprechenden länderspezifischen Steuersätze berechnet. Sie liegen im Geschäftsjahr 2023 zwischen 9,0% und 40,0% (2022: zwischen 9,0% und 40,0%).

Der Unterschied zwischen dem auf Basis des inländischen Steuersatzes ermittelten erwarteten Ertragsteueraufwand und dem ausgewiesenen Ertragsteueraufwand ist auf Ursachen zurückzuführen, die folgender **Überleitungsrechnung** zu entnehmen sind:

in Mio. €	2023	2022
Ergebnis vor Ertragsteuern	17.096	23.509
Inländischer Steuersatz	30,9%	30,9%
<b>Erwarteter Ertragsteueraufwand</b>	<b>5.283</b>	<b>7.264</b>
Steuersatzbedingte Abweichungen	- 786	- 1.047
<b>Steuererhöhungen (+)/ Steuererminderungen (-) aufgrund:</b>		
steuerfreier Erträge	- 217	- 2.203
steuerlich nicht abzugsfähiger Aufwendungen	632	802
At-Equity-Bilanzierung	44	44
Laufender Steueraufwand (+)/ Steuerertrag (-) für Vorjahre	- 284	18
Effekte aus Steuersatzänderungen	- 7	31
Sonstige Abweichungen	266	18
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand</b>	<b>4.931</b>	<b>4.927</b>
Effektiver Steuersatz	28,8%	21,0%

Die Steuererminderungen im Vorjahr aufgrund steuerfreier Erträge lassen sich insbesondere auf den steuerlich nicht zu berücksichtigenden Ertrag aus der Neubewertung der zuvor gehaltenen Eigenkapitalanteile aus dem Unternehmenszusammenschluss mit BMW Brilliance zurückführen.

Die Steuererhöhungen aus steuerlich nicht abzugsfähigen Aufwendungen resultieren im Wesentlichen aus Quellensteuerbelastungen.

In den sonstigen Abweichungen ist ein Betrag in Höhe von 304 Mio. € (2022: - 54 Mio. €) enthalten, der auf Effekte aus periodenfremden latenten Steuern zurückzuführen ist.

Die Aufteilung der aktiven und passiven latenten Steuern auf **Bilanzpositionen** zum 31. Dezember geht aus nachfolgender Aufstellung hervor:

in Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2023	2022	2023	2022
Immaterielle Vermögenswerte	18	15	4.674	5.176
Sachanlagen	263	264	1.987	1.457
Vermietete Erzeugnisse	394	378	2.895	3.686
Sonstige Finanzanlagen	3	5	-	-
Übrige Vermögenswerte	1.478	1.281	3.334	3.495
Steuerliche Verlustvorträge	182	212	-	-
Veräußerungsverluste (Capital Losses)	461	464	-	-
Rückstellungen	5.012	4.636	19	11
Verbindlichkeiten	4.575	4.573	1.027	800
Konsolidierung	4.162	4.379	2.332	1.880
	<b>16.548</b>	<b>16.207</b>	<b>16.268</b>	<b>16.505</b>
Abwertung auf steuerliche Verlustvorträge und temporäre Differenzen	- 185	- 245	-	-
Abwertung auf Veräußerungsverluste (Capital Losses)	- 461	- 464	-	-
Saldierung	- 13.471	- 13.740	- 13.471	- 13.740
<b>Latente Ertragsteuern</b>	<b>2.431</b>	<b>1.758</b>	<b>2.797</b>	<b>2.765</b>
Netto	-	-	366	1.007



Steuerliche **Verlustvorträge**, die das In- und Ausland betreffen, beliefen sich auf 601 Mio. € (2022: 711 Mio. €). Darin sind steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 382 Mio. € (2022: 416 Mio. €) enthalten, auf die aktive latente Steuern in Höhe von 129 Mio. € (2022: 141 Mio. €) wertberichtigt sind. Hiervon sind Verlustvorträge in Höhe von 349 Mio. € (2022: 382 Mio. €) zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 33 Mio. € (2022: 34 Mio. €) nach ein bis drei Jahren verfallen.

In den Gesellschaften mit steuerlichen Verlusten im Geschäftsjahr oder im Vorjahr werden latente Steuerforderungen ausgewiesen, die die latenten Steuerverbindlichkeiten um 95 Mio. € (2022: 1.966 Mio. €) übersteigen. Grundlage für den Ansatz der latenten Steuern ist das BMW Group Geschäftsmodell beziehungsweise die Einschätzung des Managements, dass substantielle Hinweise vorhanden sind, dass die Gesellschaften zukünftig ein zu versteuerndes Ergebnis erzielen, mit denen die abzugsfähigen temporären Differenzen verrechnet werden können.

**Veräußerungsverluste** (Capital Losses) im UK, die nicht im Zusammenhang mit der operativen Geschäftstätigkeit stehen, veränderten sich aufgrund Änderungen im Konsolidierungskreis sowie währungsbedingt auf 1.845 Mio. € (2022: 1.856 Mio. €). Die aktiven latenten Steuern auf diese Verlustvorträge in Höhe von 461 Mio. € (2022: 464 Mio. €) sind wie in den Vorjahren vollständig abgewertet, da sie nur im Fall von Gewinnen aus Veräußerungen genutzt werden können.

Die **Saldierung** von aktiven und passiven latenten Steuern erfolgt gemäß der jeweiligen steuerlichen Einheit, sofern sich diese auf dieselbe Steuerbehörde bezieht.

Die erfolgswirksame und **erfolgsneutrale** Veränderung der latenten Steuern ist in nachfolgender Überleitung dargestellt:

in Mio. €	2023	2022
Aktive (+)/Passive (-) latente Steuern zum 1. Januar	- 1.007	744
Latente Steueraufwendungen (-)/-erträge (+) erfolgswirksam	439	142
Veränderung erfolgsneutral erfasster latenter Steuern	227	- 519
davon im Zusammenhang mit der erfolgsneutralen Marktbewertung von Finanzinstrumenten und Wertpapieren	203	- 190
davon im Zusammenhang mit der Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	24	- 326
davon aus Währungsumrechnung	-	- 3
Effekte im Zusammenhang mit der Erstkonsolidierung von BMW Brilliance	-	- 1.312
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	- 25	- 62
<b>Aktive (+)/Passive (-) latente Steuern zum 31. Dezember</b>	<b>- 366</b>	<b>- 1.007</b>

Die Effekte im Zusammenhang mit der Erstkonsolidierung von BMW Brilliance aus dem Vorjahr umfassen im Wesentlichen passive latente Steuern auf die im Rahmen der Kaufpreisallokation durchgeführte Neubewertung der übernommenen Vermögenswerte und Schulden.

Auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Joint Ventures werden keine latenten Steuern angesetzt, sofern die BMW Group den Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenzen bestimmen kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit nicht auflösen, insbesondere weil Gewinne der Gesellschaften zum Zwecke der Substanzerhaltung und Reinvestition nicht ausgeschüttet werden sollen. Die in diesem Zusammenhang bestehenden temporären Differenzen, auf die keine latenten Steuern angesetzt werden, belaufen sich auf 36.081 Mio. € (2022: 32.882 Mio. €). Von einer Ermittlung der potenziellen steuerlichen Auswirkungen wurde wegen des unverhältnismäßig hohen Aufwands abgesehen.

Passive latente Steuern auf erwartete Ausschüttungen fallen in Höhe von 187 Mio. € (2022: 199 Mio. €) an und betreffen im Wesentlichen Ausschüttungen aus ausländischen Tochtergesellschaften.

Die Steuererklärungen der Gesellschaften der BMW Group werden regelmäßig von inländischen und ausländischen Steuerbehörden geprüft. Unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Faktoren – unter anderem der Auslegung, Kommentierung und Rechtsprechung zur jeweiligen Steuergesetzgebung sowie der Erfahrungen aus der Vergangenheit – sind, soweit ersichtlich und wahrscheinlich, in ausreichendem Umfang Rückstellungen für zukünftig mögliche Steuerverpflichtungen gebildet worden.

## 14 Ergebnis je Aktie

		2023	2022
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	Mio. €	11.290,3	17.941,0
Ergebnisanteil der Stammaktien	Mio. €	10.250,3	16.327,7
Ergebnisanteil der Vorzugsaktien	Mio. €	1.040,0	1.613,3
Durchschnittliche Anzahl der im Umlauf befindlichen Stammaktien	Stück	579.941.360	597.924.318
Durchschnittliche Anzahl der im Umlauf befindlichen Vorzugsaktien	Stück	58.776.197	59.035.325
<b>Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Stammaktie</b>	€	<b>17,67</b>	<b>27,31</b>
<b>Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie</b>	€	<b>17,69</b>	<b>27,33</b>
<b>Dividende je Stammaktie</b>	€	<b>6,00*</b>	<b>8,50</b>
<b>Dividende je Vorzugsaktie</b>	€	<b>6,02*</b>	<b>8,52</b>

\* Vorschlag der Verwaltung.

Beim Ergebnis je Vorzugsaktie sowie bei der durchschnittlichen Anzahl der im Umlauf befindlichen Vorzugsaktien wurden nur die für das jeweilige Geschäftsjahr dividendenberechtigten Vorzugsaktien berücksichtigt. Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht wie im Vorjahr dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

## 15 Personalaufwendungen

In den Kostenpositionen sind folgende Personalaufwendungen enthalten:

in Mio. €	2023	2022
Löhne und Gehälter	12.170	11.481
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	1.377	1.385
Soziale Abgaben	1.174	1.066
<b>Personalaufwand</b>	<b>14.721</b>	<b>13.932</b>

Der Personalaufwand beinhaltet 44 Mio. € (2022: 40 Mio. €) an Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen.

Die Summe der beitragsorientierten Pensionsaufwendungen beträgt 179 Mio. € (2022: 175 Mio. €). Die Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung belaufen sich auf 806 Mio. € (2022: 750 Mio. €).

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer gliedert sich wie folgt:

	2023	2022
<b>Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter</b>	<b>152.111</b>	<b>146.727</b>
Automobile	139.779	134.607
Motorräder	3.794	3.552
Finanzdienstleistungen	8.440	8.474
Sonstige	98	94

Von der durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeiter entfallen 995 (2022: 953) Mitarbeiter auf eine anteilig konsolidierte Gesellschaft im Segment Automobile.

## 16 Leasingverhältnisse

### a Leasingnehmer

In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden folgende Aufwendungen im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen als Leasingnehmer gezeigt:

in Mio. €	2023	2022
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte sowie aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	81	77
Aufwendungen aus variablen Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten enthalten sind	12	17
Zinsaufwendungen aus der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten	66	56

Der überwiegende Teil der Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte sowie aus kurzfristigen Leasingverhältnissen entfällt auf Leasingverhältnisse über geringwertige Vermögenswerte.

Die BMW Group ist zum Stichtag Leasingverhältnisse eingegangen, die noch nicht begonnen haben. Daraus werden sich voraussichtlich künftige Zahlungsabflüsse in Höhe von 480 Mio. € (2022: 873 Mio. €) ergeben.

Darüber hinaus bestehen feste und variable Zahlungsverpflichtungen aus Langzeitlieferverträgen für Batteriezellen, die nach aktueller Beurteilung Leasingverhältnisse nach IFRS 16 beinhalten. Die sich aus diesen Verträgen ergebenden festen Zahlungsverpflichtungen nach IFRS 16 belaufen sich auf rund 749 Mio. € und fallen mit Beginn der Serienbelieferung ab dem Geschäftsjahr 2026 an.

Der Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse im Geschäftsjahr 2023 beläuft sich auf 675 Mio. € (2022: 681 Mio. €). Darüber hinaus beträgt der Zahlungsmittelabfluss aus vorab gezahlten Nutzungsrechten 674 Mio. € (2022: 732 Mio. €).

Angaben zu Nutzungsrechten und Leasingverbindlichkeiten sowie weitere Erläuterungen finden sich unter [↗ Textziffer \[6\]](#), [↗ Textziffer \[20\]](#), [↗ Textziffer \[22\]](#) sowie [↗ Textziffer \[36\]](#).

#### b Leasinggeber

in Mio. €	2023	2022
Erträge aus variablen Leasingzahlungen aus Operating Leases	110	81
Erträge aus variablen Leasingzahlungen aus Finance Leases	4	4
Finanzertrag auf die Nettoinvestition in bestehende Finance Leases	1.127	1.025
Veräußerungsgewinn von Fahrzeugen, die im Rahmen von Finance Leases an Endkunden vermietet wurden	1.919	1.601

Variable Leasingzahlungen sind abhängig von der Laufleistung. Die Verträge beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen.

#### 17 Honoraraufwand des Konzernabschlussprüfers

Der im Geschäftsjahr 2023 für den Konzernabschlussprüfer und das PwC-Netzwerk erfasste Honoraraufwand nach § 314 Absatz 1 Nummer 9 HGB beträgt 19 Mio. € (2022: 20 Mio. €) und gliedert sich wie folgt:

in Mio. €	PwC International		davon: PwC GmbH	
	2023	2022	2023	2022
Abschlussprüfungsleistungen	18	17	5	5
Andere Bestätigungsleistungen	1	1	1	1
Steuerberatungsleistungen	-	-	-	-
Sonstige Leistungen	-	2	-	-
<b>Honoraraufwand</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>6</b>

Die im Geschäftsjahr 2023 vom Konzernabschlussprüfer PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, Niederlassung München, erbrachten Leistungen für die BMW AG und ihre beherrschten Tochtergesellschaften betreffen Abschlussprüfungsleistungen und andere Bestätigungsleistungen. Die Abschlussprüfungsleistungen umfassen vornehmlich die Prüfung des Konzernabschlusses und die Prüfung der Jahresabschlüsse der BMW AG und ihrer beherrschten Tochterunternehmen sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Leistungen, unter anderem die prüferische Durchsicht des Konzernzwischenabschlusses. Andere Bestätigungsleistungen beinhalten im Wesentlichen projektbegleitende Prüfungen, Comfort Letter und gesetzlich vorgeschriebene, vertraglich vereinbarte oder freiwillig beauftragte Bestätigungsleistungen. Im Geschäftsjahr 2023 und im Vorjahr wurden keine Steuerberatungsleistungen oder sonstige Leistungen erbracht.

#### 18 Zuwendungen der öffentlichen Hand

Im Geschäftsjahr 2023 wurden Zuwendungen für Vermögenswerte in Höhe von 98 Mio. € (2022: 118 Mio. €) sowie erfolgsbezogene Zuwendungen in Höhe von 215 Mio. € (2022: 172 Mio. €) erfolgswirksam erfasst.

Im Wesentlichen beinhalten diese Zuwendungen öffentliche Mittel zur Strukturförderung sowie Zuschüsse für Werksaufbauten und Entwicklung.

# ERLÄUTERUNGEN ZUR GESAMTERGEBNISRECHNUNG

## 19 Angaben zur Gesamtergebnisrechnung

Das sonstige Ergebnis nach Steuern setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2023	2022
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 142	1.077
Ertragsteuern	24	- 332
<b>Bestandteile, die zukünftig nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>	<b>- 118</b>	<b>745</b>
<b>Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)</b>	<b>113</b>	<b>- 154</b>
davon in der laufenden Periode entstandene Gewinne/Verluste	33	- 256
davon ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	80	102
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>	<b>- 1.808</b>	<b>2.801</b>
davon in der laufenden Periode entstandene Gewinne/Verluste	- 507	2.350
davon ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	- 1.301	451
<b>Kosten der Sicherungsmaßnahmen</b>	<b>766</b>	<b>- 1.557</b>
davon in der laufenden Periode entstandene Gewinne/Verluste	- 102	- 2.299
davon ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	868	742
<b>Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen</b>	<b>26</b>	<b>22</b>
<b>Ertragsteuern</b>	<b>281</b>	<b>- 458</b>
<b>Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen</b>	<b>- 1.772</b>	<b>199</b>
<b>Bestandteile, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>	<b>- 2.394</b>	<b>853</b>
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>- 2.512</b>	<b>1.598</b>

Die Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	2023			2022		
	Vor Steuern	Ertragsteuern	Nach Steuern	Vor Steuern	Ertragsteuern	Nach Steuern
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 142	24	- 118	1.077	- 332	745
Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)	113	- 35	78	- 154	45	- 109
Derivative Finanzinstrumente	- 1.808	536	- 1.272	2.801	- 841	1.960
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	766	- 220	546	- 1.557	442	- 1.115
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	26	-	26	22	- 104	- 82
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	- 1.772	-	- 1.772	199	-	199
<b>Sonstiges Ergebnis</b>	<b>- 2.817</b>	<b>305</b>	<b>- 2.512</b>	<b>2.388</b>	<b>- 790</b>	<b>1.598</b>

Das sonstige Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen wird in der Darstellung der Entwicklung des Konzerneigenkapitals in Höhe von 26 Mio. € bei der Währungsumrechnung ausgewiesen. Im Vorjahr wurden – 395 Mio. € bei der Währungsumrechnung, 220 Mio. € bei den derivativen Finanzinstrumenten sowie 93 Mio. € bei den Kosten der Sicherungsmaßnahmen ausgewiesen.

Die Sicherungseffekte aus derivativen Finanzinstrumenten, die in die Anschaffungskosten der Vorräte übertragen wurden, sind nicht Teil des sonstigen Ergebnisses nach Steuern.

# ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

## 20 Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2023

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Abschreibungen						Buchwerte			
	1.1.2023	Kurs- differenzen	Zugänge aus Konsoli- dierungskreis- änderungen	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	31.12.2023	1.1.2023	Kurs- differenzen	Lfd. Jahr	Um- buchungen	Wert- änderungen <sup>1</sup>	Abgänge	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022
Entwicklungskosten	21.576	-	-	2.604	-	1.152	23.028	9.449	-	2.387	-	-	1.152	10.684	12.344	12.127
Geschäfts- oder Firmenwert	1.562	- 75	-	-	-	-	1.487	-	-	-	-	-	-	-	1.487	1.562
Übrige immaterielle Vermögenswerte	10.067	- 534	-	162	-	234	9.461	1.980	- 104	1.470	-	-	76	3.270	6.191	8.087
<b>Immaterielle Vermögenswerte</b>	<b>33.205</b>	<b>- 609</b>	<b>-</b>	<b>2.766</b>	<b>-</b>	<b>1.386</b>	<b>33.976</b>	<b>11.429</b>	<b>- 104</b>	<b>3.857</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.228</b>	<b>13.954</b>	<b>20.022</b>	<b>21.776</b>
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	21.442	- 413	112	998	356	538	21.957	8.147	- 74	996	- 1	-	359	8.709	13.248	13.295
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	4.541	- 114	-	444	-	422	4.449	1.512	- 27	473	-	-	299	1.659	2.790	3.029
Technische Anlagen und Maschinen	44.928	- 471	-	3.221	1.520	2.773	46.425	30.738	- 222	3.726	- 14	-	2.732	31.496	14.929	14.190
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	979	- 3	-	701	43	3	1.717	141	-	303	-	-	-	444	1.273	838
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.524	- 54	1	405	91	448	3.519	2.295	- 27	395	15	-	430	2.248	1.271	1.229
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	154	- 4	-	49	-	43	156	63	- 1	47	-	-	42	67	89	91
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.412	- 81	405	4.050 <sup>2</sup>	- 1.967	1	5.818	-	-	-	-	-	-	-	5.818 <sup>3</sup>	3.412
<b>Sachanlagen</b>	<b>73.306</b>	<b>- 1.019</b>	<b>518</b>	<b>8.674</b>	<b>-</b>	<b>3.760</b>	<b>77.719</b>	<b>41.180</b>	<b>- 323</b>	<b>5.117</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.521</b>	<b>42.453</b>	<b>35.266</b>	<b>32.126</b>
<b>Vermietete Erzeugnisse</b>	<b>52.893</b>	<b>- 534</b>	<b>-</b>	<b>18.927</b>	<b>-</b>	<b>18.338</b>	<b>52.948</b>	<b>10.073</b>	<b>- 86</b>	<b>5.591</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5.748</b>	<b>9.830</b>	<b>43.118</b>	<b>42.820</b>
<b>At Equity bewertete Beteiligungen</b>	<b>660</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>168</b>	<b>-</b>	<b>145</b>	<b>683</b>	<b>240</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>240</b>	<b>443</b>	<b>420</b>
Anteile an verbundenen Unternehmen	381	- 6	-	6	-	58	323	90	- 1	-	-	-	-	89	234	291
Beteiligungen	1.102	- 16	-	101	-	35	1.152	42	13	-	-	115	- 19	189	963	1.060
<b>Sonstige Finanzanlagen</b>	<b>1.483</b>	<b>- 22</b>	<b>-</b>	<b>107</b>	<b>-</b>	<b>93</b>	<b>1.475</b>	<b>132</b>	<b>12</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>115</b>	<b>- 19</b>	<b>278</b>	<b>1.197</b>	<b>1.351</b>

<sup>1</sup> Davon ergebniswirksamer Aufwand in Höhe von 115 Mio. €.

<sup>2</sup> Darin enthalten sind Anzahlungen auf Nutzungsrechte in Höhe von 79 Mio. €.

<sup>3</sup> Darin enthalten sind Anlagen im Bau in Höhe von 4.565 Mio. €.

## Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2022

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten							Abschreibungen					Buchwerte			
	1.1.2022	Kurs- differenzen	Zugänge aus Akqui- sitionen	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	31.12.2022	1.1.2022	Kurs- differenzen	Lfd. Jahr	Um- buchungen	Wert- änderungen <sup>1</sup>	Abgänge	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021
Entwicklungskosten	19.287	-	-	2.819	-	530	21.576	7.714	-	2.265	-	-	530	9.449	12.127	11.573
Geschäfts- oder Firmenwert	385	- 15	1.197	-	-	5	1.562	5	-	-	-	-	5	-	1.562	380
Übrige immaterielle Vermögenswerte	1.975	- 68	8.349	254	-	443	10.067	948	- 31	1.474	-	-	411	1.980	8.087	1.027
<b>Immaterielle Vermögenswerte</b>	<b>21.647</b>	<b>- 83</b>	<b>9.546</b>	<b>3.073</b>	<b>-</b>	<b>978</b>	<b>33.205</b>	<b>8.667</b>	<b>- 31</b>	<b>3.739</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>946</b>	<b>11.429</b>	<b>21.776</b>	<b>12.980</b>
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	16.886	36	2.830	934	1.168	412	21.442	7.452	34	1.000	-	-	339	8.147	13.295	9.434
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	3.363	- 11	625	701	-	137	4.541	1.134	-	484	-	-	106	1.512	3.029	2.229
Technische Anlagen und Maschinen	41.739	268	2.493	3.563	1.407	4.542	44.928	31.574	213	3.457	-	-	4.506	30.738	14.190	10.165
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	145	- 1	7	787	48	7	979	14	-	134	-	-	7	141	838	131
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.251	40	164	393	155	479	3.524	2.344	28	370	-	-	447	2.295	1.229	907
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	131	2	1	68	-	48	154	69	1	41	-	-	48	63	91	62
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.884	29	1.585	2.647 <sup>2</sup>	- 2.730	3	3.412	-	-	-	-	-	-	-	3.412 <sup>3</sup>	1.884
<b>Sachanlagen</b>	<b>63.760</b>	<b>373</b>	<b>7.072</b>	<b>7.537</b>	<b>-</b>	<b>5.436</b>	<b>73.306</b>	<b>41.370</b>	<b>275</b>	<b>4.827</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5.292</b>	<b>41.180</b>	<b>32.126</b>	<b>22.390</b>
<b>Vermietete Erzeugnisse</b>	<b>53.847</b>	<b>1.096</b>	<b>-</b>	<b>16.027</b>	<b>-</b>	<b>18.077</b>	<b>52.893</b>	<b>9.147</b>	<b>182</b>	<b>5.890</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5.146</b>	<b>10.073</b>	<b>42.820</b>	<b>44.700</b>
<b>At Equity bewertete Beteiligungen</b>	<b>5.352</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>402</b>	<b>-</b>	<b>5.094</b>	<b>660</b>	<b>240</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>240</b>	<b>420</b>	<b>5.112</b>
Anteile an verbundenen Unternehmen	340	9	-	35	-	3	381	87	3	-	-	-	-	90	291	253
Beteiligungen	1.020	27	-	112	-	57	1.102	32	- 21	-	-	23	- 8	42	1.060	988
<b>Sonstige Finanzanlagen</b>	<b>1.360</b>	<b>36</b>	<b>-</b>	<b>147</b>	<b>-</b>	<b>60</b>	<b>1.483</b>	<b>119</b>	<b>- 18</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>23</b>	<b>- 8</b>	<b>132</b>	<b>1.351</b>	<b>1.241</b>

<sup>1</sup> Davon ergebniswirksamer Aufwand in Höhe von 23 Mio. €.<sup>2</sup> Darin enthalten sind Anzahlungen auf Nutzungsrechte in Höhe von 160 Mio. €.<sup>3</sup> Darin enthalten sind Anlagen im Bau in Höhe von 2.502 Mio. €.

## 21 Immaterielle Vermögenswerte

Unter den immateriellen Vermögenswerten werden hauptsächlich die aktivierten Entwicklungskosten für Fahrzeug-, Baukasten- und Architekturprojekte sowie zurückerworbene Rechte aus einem Unternehmenserwerb ausgewiesen. Des Weiteren sind Zuschüsse für Werkzeugkosten, Lizenzen, erworbene Entwicklungsleistungen, Emissionszertifikate, Software und erworbene Kundenstämme enthalten.

In den übrigen immateriellen Vermögenswerten sind Markenrechte in Höhe von 96 Mio. € (2022: 95 Mio. €) enthalten. Diese sind dem Segment Automobile zuzuordnen und unterliegen keiner planmäßigen Abschreibung, da die zeitliche Nutzung unbegrenzt ist. Teilweise sind Markenrechte mit einem beschränkten Eigentumsrecht verbunden. Des Weiteren beinhalten die immateriellen Vermögenswerte einen aktivierten Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 33 Mio. € (2022: 33 Mio. €), der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Automobile ohne BMW Brilliance zugeordnet ist, sowie einen aktivierten Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 1.107 Mio. € (2022: 1.182 Mio. €), der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit BMW Brilliance zugeordnet ist. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Finanzdienstleistungen wurde ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 347 Mio. € (2022: 347 Mio. €) aktiviert.

Wie im Vorjahr ergab sich kein Wertberichtigungs- oder Wertaufholungsbedarf für immaterielle Vermögenswerte.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden für immaterielle Vermögenswerte wie im Vorjahr keine Fremdkapitalkosten aktiviert.

Von den Anschaffungskosten der immateriellen Vermögenswerte wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr erstmals Zuwendungen der öffentlichen Hand in Höhe von 2 Mio. € (2022: 0 Mio. €) abgesetzt. Diese Zuwendungen enthalten öffentliche Mittel für Entwicklung.

## 22 Sachanlagen (inklusive Nutzungsrechten Leasing)

Im Geschäftsjahr 2023 ergab sich wie im Vorjahr kein Wertberichtigungsbedarf.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden wie im Vorjahr keine Fremdkapitalkosten für Sachanlagen aktiviert.

Bei den Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen über Grundstücke und Bauten handelt es sich vor allem um Logistik- und Büroflächen sowie in geringerem Umfang um Vertriebs- und Produktionsflächen. Zur Sicherung dieser Flächen und aus Gründen der Flexibilität enthalten die Immobilienmietverträge häufig Verlängerungs- und Kündigungsoptionen.

Von den Anschaffungskosten der Sachanlagen wurden erstmals im abgelaufenen Geschäftsjahr Zuwendungen der öffentlichen Hand in Höhe von 121 Mio. € (2022: 0 Mio. €) abgesetzt. Im Wesentlichen beinhalten diese Zuwendungen öffentliche Mittel zur Strukturförderung sowie Zuschüsse für Werksaufbauten.

Die regelmäßige Überprüfung der Nutzungsdauer der planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen berücksichtigt die Prämissen der langfristigen Unternehmensplanung und folglich die voranschreitende Transformation zur Elektromobilität sowie die damit verbundenen kurz- und mittelfristigen Auswirkungen auf das Produktportfolio. Die Überprüfung der Nutzungsdauern führte im abgelaufenen Geschäftsjahr zu keiner wesentlichen Anpassung.

## 23 Vermietete Erzeugnisse

Die Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating Leases stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Innerhalb eines Jahres	9.601	9.606
Zwischen einem und zwei Jahren	6.872	6.522
Zwischen zwei und drei Jahren	3.875	3.465
Zwischen drei und vier Jahren	1.813	1.512
Zwischen vier und fünf Jahren	305	265
Nach mehr als fünf Jahren	52	38
<b>Mindestleasingzahlungen</b>	<b>22.518</b>	<b>21.408</b>

Aufgrund von Änderungen der Restwerterwartungen ergeben sich bei den vermieteten Erzeugnissen Aufwendungen aus Wertminderungen in Höhe von 553 Mio. € (2022: 527 Mio. €) und Erträge aus Wertaufholungen in Höhe von 274 Mio. € (2022: 282 Mio. €).

Von den Anschaffungskosten der vermieteten Erzeugnisse wurden erstmals im abgelaufenen Geschäftsjahr Zuwendungen in Höhe von 252 Mio. € (2022: 0 Mio. €) abgesetzt. Diese stellen im Wesentlichen Investitionssteuergutschriften in Form von Steuergutschriften für Elektrofahrzeuge dar. Erwartungsgemäß können die Investitionssteuergutschriften genutzt werden. Die tatsächliche Inanspruchnahme der Investitionssteuergutschriften hängt jedoch von der Möglichkeit ihrer Verrechnung mit Ertragsteuerverpflichtungen ab und unterliegt daher einer gewissen Erfolgsunsicherheit.



## 24 At Equity bewertete Beteiligungen

Die at Equity bewerteten Beteiligungen umfassen die Anteile an dem Joint Venture YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW), München, sowie die Anteile an den assoziierten Unternehmen IONITY Holding GmbH & Co. KG (IONITY), München, IONNA LLC (IONNA), Torrance, Solid Power Inc. (Solid Power), Wilmington, Delaware und THERE Holding B.V. (THERE), Rijswijk.

### YOUR NOW

Die BMW Group bietet gemeinsam mit der Mercedes-Benz Group AG über das Joint Venture YOUR NOW Mobilitätsdienstleistungen an.

Der laufende Verlust aus der Equity-Bewertung der YOUR NOW beträgt im Geschäftsjahr 2023 82 Mio. € (2022: 357 Mio. €). Im Vorjahr waren Wertminderungen in Bezug auf das YOUR NOW Tochterunternehmen FREE NOW enthalten.

### IONITY

Die BMW Group unterhält gemeinsam mit der Mercedes-Benz Group AG, der Ford Motor Company, dem Volkswagen Konzern sowie der Hyundai Motor Group die Gesellschaft IONITY. Das Geschäftsmodell von IONITY sieht den Aufbau und Betrieb von Hochleistungs-Ladestationen für batterieelektrische Fahrzeuge in Europa vor.

Am 1. November 2021 wurde ein Vertrag mit GRP III HPC Lux S.à.r.l. (Blackrock) zur Finanzierung des weiteren Ausbaus des Ladenetzwerks über 500 Mio. € unterzeichnet. Zudem legen die bisherigen Anteilseigner 200 Mio. € ein. Am 28. April 2022 ist Blackrock durch Vollzug der Transaktion größter Anteilseigner geworden. Aufgrund dessen änderte sich der Status des ehemaligen Joint Ventures zum assoziierten Unternehmen.

Der laufende Gewinn aus der Equity-Bewertung der IONITY beträgt im Geschäftsjahr 12 Mio. € (2022: 5 Mio. €). Darin sind Aufwertungseffekte aus der Transaktion mit Blackrock enthalten.

### IONNA

Im Geschäftsjahr 2023 gründete die BMW Group gemeinsam mit der Mercedes-Benz Group AG, dem Stellantis Konzern, dem Honda Konzern, der Hyundai Motor Group sowie dem General Motors Company Konzern die Gesellschaft IONNA in Kanada mit dem Ziel des Aufbaus von Ladeinfrastruktur in Nordamerika. Die BMW Group hält 16,67% am assoziierten Unternehmen IONNA.

Das laufende Ergebnis von IONNA ist für den BMW Konzernabschluss 2023 von untergeordneter Bedeutung.

### Solid Power

Die BMW Group hält Anteile an Solid Power, einem branchenführenden Hersteller von Feststoffbatterien für Elektrofahrzeuge. Es bestehen zudem gemeinsame Entwicklungspartnerschaften mit Solid Power, um sich Feststoffbatterien für zukünftige Elektrofahrzeug-Generationen zu sichern. Die Beteiligung gilt als assoziiertes Unternehmen und wird at Equity bilanziert.

Der laufende Verlust aus der Equity-Bewertung von Solid Power beträgt im Geschäftsjahr 2023 12 Mio. € (2022: 19 Mio. €). In beiden Geschäftsjahren wurden im BMW Konzernabschluss Wertberichtigungen auf den Buchwert vorgenommen.

in Mio. €	2023	2022
<b>ANGABEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG</b>		
Ergebnis nach Steuern	- 43	- 12
davon aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	- 43	- 12
Gesamtergebnis	- 43	- 12

### THERE

Zusammen mit der AUDI AG, der Mercedes-Benz Group AG und weiteren Unternehmen hält die BMW Group Anteile an der THERE. Die HERE International B.V. (HERE) ist ein assoziiertes Unternehmen der THERE. Die digitalen Karten von HERE schaffen die Grundlage für die nächste Generation der Mobilität und ortsbezogener Dienste. Sie bilden damit die Basis für neue Assistenzsysteme bis hin zum voll automatisierten Fahren.

Der laufende Verlust aus der Equity-Bewertung der THERE beträgt im Geschäftsjahr 2023 77 Mio. € (2022: 40 Mio. €). Darin sind im Wesentlichen Wertberichtigungen in Bezug auf das THERE assoziierte Unternehmen HERE enthalten.

In den folgenden Tabellen werden Finanzinformationen zu at Equity bewerteten Beteiligungen in einer 100%-Sicht zusammengefasst:

in Mio. €	YOUR NOW		IONITY		THERE	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
<b>ANGABEN ZUR BILANZ</b>						
Langfristige Vermögenswerte	68	98	574	357	1.109	986
Kurzfristige Vermögenswerte	128	218	164	162	3	1
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	77	144	96	113	3	1
Eigenkapital	77	159	573	412	973	858
Langfristige Finanzverbindlichkeiten, Rückstellungen und Verbindlichkeiten	28	36	41	26	137	129
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten, Rückstellungen und Verbindlichkeiten	91	121	124	81	2	-
<b>ÜBERLEITUNG DER ZUSAMMENGEFASSTEN FINANZINFORMATIONEN</b>						
Aktiva	196	316	738	519	1.112	987
Rückstellungen und Verbindlichkeiten	119	157	165	107	139	129
Nettovermögen	77	159	573	412	973	858
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	38	78	87	62	299	255
Buchwert	38	78	87	62	299	255
<b>ANGABEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG</b>						
Umsatzerlöse	271	357	130	80	-	-
Planmäßige Abschreibungen	11	598	46	32	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	- 131	- 774	- 27	- 51	- 1	- 1
Zinserträge	3	-	-	-	23	18
Zinsaufwendungen	-	2	2	2	9	8
Ertragsteuern	3	- 5	25	-	8	-
Ergebnis nach Steuern	- 168	- 800	- 54	- 53	- 339	- 134
davon aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	- 168	- 797	- 54	- 53	- 339	- 134
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	- 3	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	51	24*	-	-	2	- 9
Gesamtergebnis	- 117	- 776*	- 54	- 53	- 337	- 143

\* Vorjahreszahlen angepasst.

## 25 Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Kreditfinanzierungen für Kunden und Händler*	65.733	64.382
Forderungen aus Finance Leases	21.622	21.326
<b>Forderungen aus Finanzdienstleistungen</b>	<b>87.355</b>	<b>85.708</b>

\* Darstellung inklusive Operating Leases.

Im Rahmen der ABS-Finanzierung werden unter anderem Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung an strukturierte Unternehmen übertragen, die diese verbriefen und als besicherte Wertpapiere am Kapitalmarkt platzieren.

Bei der ABS-Finanzierung werden nur die Senioren-Tranchen der emittierten Wertpapiere an externe Investoren verkauft. Nachrangige Tranchen werden von der BMW Group einbehalten. Weiter behält die BMW Group bei vielen Transaktionen das Zinsänderungsrisiko, indem entsprechende Zinsderivate abgeschlossen werden. Das Risiko von verzögerten Zahlungen durch die Schuldner wird in der Mehrzahl der ABS-Finanzierungen durch Barreserven reduziert, die durch die BMW Group finanziert werden. Aufgrund der bei der BMW Group verbleibenden Risiken führten die ABS-Finanzierungen nicht zu einem bilanziellen Abgang der verbrieften finanziellen Vermögenswerte.

Der Buchwert der übertragenen und nicht ausgebuchten Forderungen aus Finanzdienstleistungen beträgt zum Stichtag 15.152 Mio. € (2022: 14.487 Mio. €). Der beizulegende Zeitwert dieser Forderungen beträgt zum Stichtag 15.332 Mio. € (2022: 14.428 Mio. €).

Der Buchwert der korrespondierenden Verbindlichkeiten aus Asset-Backed-Finanzierungen beträgt zum Stichtag 12.089 Mio. € (2022: 11.603 Mio. €). Der beizulegende Zeitwert dieser Verbindlichkeiten beträgt zum Stichtag 12.148 Mio. € (2022: 11.635 Mio. €).

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gemäß IFRS 9, die ausschließlich im Segment Finanzdienstleistungen anfallen, entwickelten sich wie folgt:

in Mio. €	31.12.2023			Gesamt
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	
	Allgemein	Vereinfacht		
<b>Wertberichtigungen am 1. Januar 2023</b>	<b>576</b>	<b>935</b>	<b>35</b>	<b>2.145</b>
Umgliederung in die Stufe 1	5	- 47	-	- 43
Umgliederung in die Stufe 2	- 23	234	-	172
Umgliederung in die Stufe 3	- 3	- 52	- 1	159
Ausbuchung und Ausreichung von Forderungen	54	26	2	62
Abschreibung von Forderungen	- 1	- 24	- 1	- 124
Änderungen der Risikoparameter	- 8	- 5	- 1	- 16
Sonstige Veränderungen	- 19	- 138	2	- 166
<b>Wertberichtigungen am 31. Dezember 2023</b>	<b>581</b>	<b>929</b>	<b>36</b>	<b>2.189</b>

in Mio. €	31.12.2022			Gesamt
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	
	Allgemein	Vereinfacht		
<b>Wertberichtigungen am 1. Januar 2022</b>	<b>447</b>	<b>550</b>	<b>35</b>	<b>1.599</b>
Umgliederung in die Stufe 1	3	- 22	-	- 21
Umgliederung in die Stufe 2	- 18	241	-	186
Umgliederung in die Stufe 3	- 2	- 36	- 1	138
Ausbuchung und Ausreichung von Forderungen	115	77	2	170
Abschreibung von Forderungen	- 1	- 15	-	- 103
Änderungen der Risikoparameter	85	44	2	134
Sonstige Veränderungen	- 53	96	- 3	42
<b>Wertberichtigungen am 31. Dezember 2022</b>	<b>576</b>	<b>935</b>	<b>35</b>	<b>2.145</b>

Es wurde eine zusätzliche Risikovorsorge für erwartete Kreditverluste gebildet, um die negativen Auswirkungen auf das Endkunden- und Händlergeschäft zu berücksichtigen, die nicht durch die Standardmodelle abgedeckt werden (Post Model Adjustments). Diese wird regelmäßig überprüft und wurde gegenüber dem Vorjahr reduziert, da das schwächere makroökonomische Umfeld bereits in Teilen in den Standardmodellen berücksichtigt ist. Aufgrund von anhaltend schwächeren makroökonomischen Aussichten sowie geopolitischen Unsicherheiten liegt die zusätzliche Risikovorsorge jedoch weiterhin im mittleren dreistelligen Millionenbereich.

Auf Finance Leases entfallen Wertberichtigungen für bonitätsbeeinträchtigte Forderungen in Höhe von 95 Mio. € (2022: 99 Mio. €).

Der geschätzte Wert der Fahrzeuge, die als Sicherheiten für bonitätsbeeinträchtigte Forderungen gehalten werden, beträgt zum Bilanzstichtag 488 Mio. € (2022: 455 Mio. €). Der Bilanzansatz der Vermögenswerte, die als Sicherheiten gehalten und aufgrund eines Zahlungsausfalls in Anspruch genommen wurden, beträgt 19 Mio. € (2022: 35 Mio. €).

Den Finance Leases liegen folgende Details zugrunde:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Fällig innerhalb eines Jahres	7.107	7.112
Fällig zwischen einem und zwei Jahren	6.560	6.272
Fällig zwischen zwei und drei Jahren	5.677	5.469
Fällig zwischen drei und vier Jahren	4.134	4.146
Fällig zwischen vier und fünf Jahren	942	760
Fällig nach mehr als fünf Jahren	32	20
<b>Bruttoinvestitionen in Finance Leases</b>	<b>24.452</b>	<b>23.779</b>
Fällig innerhalb eines Jahres	6.232	6.385
Fällig zwischen einem und zwei Jahren	5.857	5.694
Fällig zwischen zwei und drei Jahren	5.191	5.061
Fällig zwischen drei und vier Jahren	3.935	3.914
Fällig zwischen vier und fünf Jahren	836	688
Fällig nach mehr als fünf Jahren	29	19
<b>Nettoinvestitionen in Finance Leases ohne Wertberichtigungen</b>	<b>22.080</b>	<b>21.761</b>
<b>Noch nicht realisierter Finanzertrag</b>	<b>2.372</b>	<b>2.018</b>
<b>Wertberichtigungen</b>	<b>458</b>	<b>435</b>
<b>Nettoinvestitionen in Finance Leases</b>	<b>21.622</b>	<b>21.326</b>

## 26 Finanzforderungen

Die Finanzforderungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Wertpapiere und Investmentanteile	2.170	3.438
Derivate	2.926	4.386
Ausleihungen an Dritte	18	34
Sonstige	404	379
<b>Finanzforderungen</b>	<b>5.518</b>	<b>8.237</b>
davon langfristig	1.387	3.073
davon kurzfristig	4.131	5.164

## 27 Ertragsteueransprüche

Ertragsteueransprüche von 1.199 Mio. € (2022: 1.096 Mio. €) beinhalten Ansprüche in Höhe von 29 Mio. € (2022: 26 Mio. €), deren Begleichung in einem Zeitraum von mehr als einem Jahr erwartet wird. Abhängig vom Verlauf der zugrunde liegenden Verfahren kann der Ausgleich der Ansprüche auch zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen.

## 28 Sonstige Vermögenswerte

Die sonstigen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Vermögenswerte aus Rückgaberechten für zukünftige Leasingfahrzeuge	2.263	4.317
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	642	1.036
Sicherheitsleistungen	455	454
Kautionen*	98	114
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	48	50
<b>Sonstige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>3.506</b>	<b>5.971</b>
Sonstige Steuern	1.987	1.846
Geleistete Anzahlungen*	847	156
Erwartete Erstattungsansprüche	819	872
Aktive Rechnungsabgrenzungen	517	477
<b>Sonstige nicht finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>4.170</b>	<b>3.351</b>
Übrige*	1.457	1.310
<b>Sonstige Vermögenswerte</b>	<b>9.133</b>	<b>10.632</b>
davon langfristig	1.537	1.030
davon kurzfristig	7.596	9.602

\* Darstellung gegenüber Vorjahr angepasst.

Die Sicherheitsleistungen umfassen im Wesentlichen geschäftsübliche Sicherheiten in Form von Bankeinlagen für den Verkauf von Asset-Backed-Finanzierungen.

## 29 Vorräte

Der ausgewiesene Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Fertige Erzeugnisse und Waren	16.103	12.563
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3.190	3.235
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.722	3.424
Zum Verkauf anstehende Fahrzeuge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	693	524
Geleistete Anzahlungen	11	259
<b>Vorräte</b>	<b>23.719</b>	<b>20.005</b>

Vom Gesamtbetrag der zum 31. Dezember 2023 bilanzierten Vorräte sind 1.346 Mio. € (2022: 1.940 Mio. €) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Die im Geschäftsjahr 2023 erfassten Wertminderungen auf den Nettoveräußerungswert betragen 189 Mio. € (2022: 112 Mio. €), die vorgenommenen Wertaufholungen belaufen sich auf 13 Mio. € (2022: 11 Mio. €).

Aus den Vorräten wurden im Geschäftsjahr 2023 Umsätze in Höhe von 81.497 Mio. € (2022: 76.014 Mio. €) als Aufwand erfasst.

Zum 31. Dezember 2023 betragen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 86 Mio. € (2022: 98 Mio. €).

## 30 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Bruttobuchwert	4.232	4.186
Wertberichtigungen der Stufe 2 - Vereinfachte Vorgehensweise	- 18	- 16
Wertberichtigungen der Stufe 3	- 52	- 43
<b>Nettobuchwert</b>	<b>4.162</b>	<b>4.127</b>
davon langfristig	3	2
davon kurzfristig	4.159	4.125

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gemäß IFRS 9 entwickelten sich wie folgt:

in Mio. €	2023	2022
Anfangsbestand 1. Januar	59	32
Zuführungen	17	34
Auflösungen	- 2	- 5
Inanspruchnahme	- 3	- 2
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	- 1	-
<b>Endbestand 31. Dezember</b>	<b>70</b>	<b>59</b>

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden generell Sicherheiten in Form von einbehaltenen Fahrzeugdokumenten und Bankbürgschaften gehalten, sodass das Ausfallrisiko sehr begrenzt ist.

Die Wertminderungsaufwendungen sowie Wertaufholungserträge sind für die BMW Group von untergeordneter Bedeutung, weshalb auf einen gesonderten Ausweis in der Gewinn- und Verlust-Rechnung verzichtet wird.

## 31 Eigenkapital

### Anzahl der ausgegebenen Aktien

	Vorzugsaktien		Stammaktien	
	2023	2022	2023	2022
Im Umlauf befindliche Aktien zum 1. Januar	59.395.329	59.404.304	586.683.189	601.995.196
Im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms ausgegebene Aktien	-	1.439.975	-	-
Abzüglich erworbener und einbehaltener Aktien	1.417.813	1.448.950	11.105.885	15.312.007
<b>Im Umlauf befindliche Aktien zum 31. Dezember</b>	<b>57.977.516</b>	<b>59.395.329</b>	<b>575.577.304</b>	<b>586.683.189</b>
Eigene Anteile	942.892	1.448.950	4.218.363	15.312.007
<b>Anzahl der ausgegebenen Aktien zum 31. Dezember</b>	<b>58.920.408</b>	<b>60.844.279</b>	<b>579.795.667</b>	<b>601.995.196</b>

Das Grundkapital der BMW AG in Höhe von 638.716.075 € setzt sich aus 579.795.667 Stammaktien im Nennbetrag von 1 € und 58.920.408 Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Nennbetrag von 1 € zusammen. Das Grundkapital und die Anzahl der Aktien reduzierten sich im Jahr 2023 durch die Einziehung von 22.199.529 Stamm- und 1.923.871 Vorzugsaktien um 24.123.400 €. Dabei handelte es sich um eigene Aktien, die im Rahmen des ersten Aktienrückkaufprogramms 2022/2023 erworben wurden. Dieser Herabsetzungsbeitrag wurde in die Kapitalrücklage umgegliedert.

Sämtliche Aktien lauten auf den Inhaber. Die Vorzugsaktien, die kein Stimmrecht haben, sind mit einem Vorabgewinn (Mehrdividende) in Höhe von 0,02 € je Aktie ausgestattet.

Die Anzahl der genehmigten Aktien beziehungsweise das genehmigte Kapital der BMW AG, das befristet bis zum 15. Mai 2024 zur Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien in Höhe von nominal 5,0 Mio. € ermächtigt, beträgt 0,3 Mio. Stück beziehungsweise 0,3 Mio. €.

#### Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält im Wesentlichen Agios aus der Ausgabe von Aktien und beträgt 2.456 Mio. € (2022: 2.432 Mio. €).

#### Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Darüber hinaus werden die Neubewertungen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Vorstand und Aufsichtsrat schlugen vor, den Bilanzgewinn der BMW AG des Geschäftsjahres 2023 in Höhe von 3.802.488.470,32 € zur Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 6,02 € je dividendenberechtigte Vorzugsaktie sowie einer Dividende in Höhe von 6,00 € je dividendenberechtigte Stammaktie zu verwenden und den verbleibenden Betrag in die Gewinnrücklagen einzustellen. Die vorgeschlagene Dividende entspricht einer Gesamtausschüttung von 3,8 Mrd. €, basierend auf der Anzahl der dividendenberechtigten Aktien zum 31. Dezember 2023.

Der Vorschlag zu Verwendung des Bilanzgewinns berücksichtigt 4.218.363 eigene Stammaktien und 942.892 eigene Vorzugsaktien, die zum 31. Dezember 2023 von der Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar gehalten werden. Diese Aktien sind gemäß §71b Aktiengesetz nicht dividendenberechtigt.

Bis zur Hauptversammlung kann sich die Zahl der dividendenberechtigten Aktien verändern. In diesem Fall wird, bei unveränderter Ausschüttung je dividendenberechtigte Stamm- oder

Vorzugsaktie, der Hauptversammlung ein entsprechend angepasster Beschlussvorschlag über die Gewinnverwendung unterbreitet.

Die vorgeschlagene Ausschüttung wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss bilanziert.

#### Kumuliertes übriges Eigenkapital

Im kumulierten übrigen Eigenkapital sind die Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen, die Effekte aus der erfolgsneutralen Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten und Wertpapieren, erfolgsneutrale Kosten der Sicherungsmaßnahmen sowie erfolgsneutral erfasste latente Steuern auf diese Positionen ausgewiesen.

#### Eigene Anteile

Die Hauptversammlung der BMW AG hat den Vorstand am 11. Mai 2022 ermächtigt, über die Börse eigene Anteile bis zu insgesamt 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. Die Ermächtigung für den Rückkauf gilt bis zum 10. Mai 2027.

In Ausübung der Ermächtigung hat der Vorstand der BMW AG am 30. Juni 2022 ein erstes Aktienrückkaufprogramm über die Börse beschlossen. Im Rahmen dieses ersten Programms werden Stammaktien im Umfang von bis zu 1,85 Mrd. € sowie Vorzugsaktien von bis zu 0,15 Mrd. € erworben. Das Aktienrückkaufprogramm startete im Juli 2022 und wurde zum 30. Juni 2023 abgeschlossen.

Am 3. Mai 2023 hat der Vorstand der BMW AG ein zweites Aktienrückkaufprogramm über die Börse beschlossen. Im Rahmen dieses Programms werden Stammaktien im Umfang von bis zu 1,65 Mrd. € sowie Vorzugsaktien von bis zu 0,35 Mrd. € erworben. Das zweite Programm startete im Anschluss an das erste Rückkaufprogramm und wird bis spätestens zum 31. Dezember 2025 abgeschlossen sein.

Der Erwerb erfolgt zum Zweck der späteren Einziehung der Aktien und der Herabsetzung des Grundkapitals oder zur Verwendung im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms.

Auf Basis der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 hat der Vorstand der BMW AG am 18. Juli 2023 mit Wirkung zum 18. Juli 2023 beschlossen, die von der Gesellschaft im Rahmen des ersten Aktienrückkaufprogramms erworbenen 22.199.529 Stammaktien und 1.923.871 Vorzugsaktien im Nennbetrag von je 1 € einzuziehen und das Grundkapital von 663 Mio. € auf 639 Mio. € herabzusetzen. Das entspricht rund 3,6% des Grundkapitals vor der Einziehung und Herabsetzung des Grundkapitals.

Bis zum 31. Dezember 2023 wurden 4.218.363 Stück eigene Stammaktien zu einem Anschaffungspreis von insgesamt 415 Mio. € bei einem Durchschnittskurs von 98,38 € je Aktie über die Börse zurückgekauft. Dies entspricht einem Anteil am Grundkapital von 0,64%. Die Aktien befinden sich am Bilanzstichtag im Bestand der BMW AG.

Bis zum 31. Dezember 2023 wurden 942.892 Stück eigene Vorzugsaktien zu einem Anschaffungspreis von insgesamt 85 Mio. € bei einem Durchschnittskurs von 90,15 € je Aktie über die Börse zurückgekauft. Dies entspricht einem Anteil am Grundkapital von 0,14%. Die Aktien befinden sich am Bilanzstichtag im Bestand der BMW AG.

Am 19. September 2023 hat der Vorstand ein Aktienrückkaufprogramm für Stammaktien für Mitarbeiter beschlossen („Aktienrückkaufprogramm Mitarbeiteraktien 2023“). Das Aktienrückkaufprogramm Mitarbeiteraktien wurde vom 8. November bis 27. November 2023 durchgeführt. Der Erwerb von Stammaktien im Rahmen dieses Programms dient dem einzigen Zweck, die aus dem Belegschaftsaktienprogramm entstehenden Verpflichtungen zu erfüllen. Auf Basis der eingegangenen Anträge der teilnahmeberechtigten Mitarbeiter wurden 1.290.000 Stammaktien zurückerworben und im Anschluss an die Mitarbeiter zu einem Vorzugspreis von 71,47 € je Aktie veräußert. Diese sind erstmals für das Geschäftsjahr 2023 dividendenberechtigt.

### Angaben zum Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement der BMW Group verfolgt das Ziel, langfristig die Unternehmensfortführung zu sichern und angemessene Renditen für die Anteilseigner zu erwirtschaften.

Die Kapitalstruktur wird dahin gehend gesteuert, dass sie den Änderungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Risiken aus den zugrunde liegenden Vermögenswerten Rechnung trägt.

Für die BMW Group existieren keine einheitlichen externen Mindesteigenkapitalanforderungen, jedoch befinden sich im Segment Finanzdienstleistungen einzelne Gesellschaften, die den Eigenkapitalanforderungen der jeweiligen Bankenaufsicht unterliegen.

Als Instrumente zur Kapitalsteuerung dienen unter anderem Dividendenzahlungen an Anteilseigner und Aktienrückkäufe. Überdies verfügt die BMW Group über ein aktives Fremdkapitalmanagement. In seinem Rahmen wird die Fremdkapitalbeschaffung anhand einer Zielverbindlichkeitenstruktur (Target Debt Structure) gesteuert.

Bei der Auswahl der Finanzinstrumente steht eine fristenkongruente Finanzierung im Vordergrund, die über die Steuerung der Laufzeiten erreicht wird. Um unsystematische Risiken zu reduzieren, verfügt die BMW Group über eine Diversifikation von Finanzinstrumenten an den weltweiten Kapitalmärkten.

Die Kapitalstruktur stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
<b>Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>89.596</b>	87.125
Anteil am Gesamtkapital	48,5%	48,1%
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>52.880</b>	53.469
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>42.130</b>	40.727
<b>Finanzverbindlichkeiten gesamt</b>	<b>95.010</b>	94.196
Anteil am Gesamtkapital	51,5%	51,9%
<b>Gesamtkapital</b>	<b>184.606</b>	181.321

Der Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG stieg im Geschäftsjahr um 2,8%. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Gewinnrücklagen zurückzuführen.

### 32 Anteile anderer Gesellschafter

Für die BMW Group wesentlich sind die Anteile anderer Gesellschafter am Tochterunternehmen BMW Brilliance in Höhe von 25%.

Das den anderen Gesellschaftern von BMW Brilliance zugeordnete Gesamtergebnis beträgt 615 Mio. € (2022: 580 Mio. €). Diesen Gesellschaftern ist im Geschäftsjahr 2023 eine Dividende in Höhe von 1.447 Mio. € (2022: 1.445 Mio. €) ausgeschüttet worden. Der Wert der Anteile beträgt 2.970 Mio. € (2022: 3.709 Mio. €).

In der folgenden Tabelle werden die Finanzinformationen für BMW Brilliance in einer 100%-Sicht (2022: ab dem 11. Februar 2022) zusammengefasst:

in Mio. €	2023	2022
<b>ANGABEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG</b>		
Umsatzerlöse	33.227	29.243
Ergebnis nach Steuern	3.262	2.140
Gesamtergebnis	2.327	2.193
<b>ANGABEN ZUR BILANZ</b>		
Langfristige Vermögenswerte	16.352	18.823
Kurzfristige Vermögenswerte	11.044	12.344
Langfristige Verbindlichkeiten	3.601	4.059
Kurzfristige Verbindlichkeiten	9.773	9.756
<b>ANGABEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG</b>		
Summe Cashflows	- 621	- 4.268

### 33 Rückstellungen für Pensionen

Bei leistungsorientierten Versorgungsplänen (Defined Benefit Plans) besteht die Verpflichtung des Unternehmens darin, die zugesagten Leistungen an aktive und ehemalige Mitarbeiter zu erfüllen, wobei zwischen rückstellungs- und fondsgedeckten Versorgungssystemen unterschieden wird. In Deutschland sind die Versorgungszusagen der BMW Group nahezu vollständig durch Vermögen gedeckt, das im Rahmen eines Contractual Trust Arrangement (CTA) in den BMW Trust e.V., München (BMW Trust), eingebracht wird (fondsgedecktes Versorgungssystem). Des Weiteren bestehen fondsgedeckte Versorgungspläne im UK sowie in den USA, der Schweiz, Belgien und Japan. Inzwischen sind die wesentlichen leistungsorientierten Versorgungspläne für Neuzugänge geschlossen und durch beitragsorientierte Pläne ersetzt worden.

Zudem ist der Karrieretrend, der planabhängig in einem Korridor von 0,25% bis 0,50% liegt, Bestandteil für die Bewertung der Höhe der Pensionsverpflichtungen in Deutschland (im Vorjahr: Karrieretrend in Höhe von 0,25% bis 0,50%).

Für die Bewertung der Höhe der Pensionsverpflichtung (Anwartschaftsbarwert der Versorgungszusagen beziehungsweise Defined Benefit Obligation) spielen insbesondere die nachstehenden Parameter eine Rolle, die von der wirtschaftlichen Situation des jeweiligen Landes abhängen. Für Deutschland, das UK und die übrigen Länder sind die folgenden gewichteten Durchschnitte angegeben:

in %	Deutschland		UK		Übrige	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Abzinsungsfaktor	3,19	3,67	4,54	4,73	5,57	5,88
Rententrend	2,24	2,53	2,17	2,26	-	-
Gewichtete Duration aller Pensionsverpflichtungen in Jahren	13,8	14,2	13,1	13,7	12,8	12,8

In den Ländern, in denen leistungsorientierte Versorgungspläne mit wesentlichem Umfang bestehen, kommen unverändert zum Vorjahr die folgenden Sterbetafeln zur Anwendung:

Deutschland	Richttafeln 2018 G von Prof. K. Heubeck mit um 70% abgesenkten Invalidisierungsraten
UK	S3PA Tabellen und CMI_2020 Modell mit Improvement-Faktor von 1,25%



Unter Berücksichtigung der Berechnungsgrundlagen nach IAS 19 ergeben sich die folgenden Bilanzwerte der Pensionszusagen:

in Mio. €	Deutschland		UK		Übrige		Gesamt	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen	12.721	11.529	5.306	5.287	891	869	18.918	17.685
Fondsvermögen zu Marktwerten	12.528	11.508	6.079	6.134	740	741	19.347	18.383
Effekte aus der Begrenzung des Vermögenswerts	-	-	797	879	2	15	799	894
<b>Bilanzwerte</b>	<b>193</b>	<b>21</b>	<b>24</b>	<b>32</b>	<b>153</b>	<b>143</b>	<b>370</b>	<b>196</b>
davon Pensionsrückstellungen	193	118	77	77	157	144	427	339
davon Vermögenswerte	-	-97	-53	-45	-4	-1	-57	-143

Nachfolgend sind die Versorgungspläne mit wesentlichem Umfang beschrieben.

#### Deutschland

In Deutschland bestehen sowohl arbeitgeber- als auch arbeitnehmerfinanzierte Versorgungspläne. Die Versorgungsleistungen umfassen neben den Altersleistungen auch Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen. Die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen erfolgt gemäß § 16 Betriebsrentengesetz.

Es bestehen zwei arbeitgeberfinanzierte beitragsorientierte Pensionspläne, deren Leistung von der Kapitalmarktentwicklung abhängt. Es werden sowohl feste monatliche Beiträge mit einer Entgeltumwandlungsoption sowie einem Matchingbeitrag als auch vom Unternehmensergebnis abhängige Beiträge gewährt. Daneben besteht ein rein durch Entgeltumwandlung finanzierter Plan. Diese Pläne werden aufgrund der von BMW garantierten Mindestverzinsung als leistungsorientiert nach IAS 19 eingestuft. Daneben besteht ein arbeitgeberfinanzierter, leistungsorientierter Pensionsplan mit lebenslanger Rentenleistung, der für Neueintritte geschlossen ist. Die Rentenleistung wird durch Multiplikation eines Festbetrags mit der Anzahl der vollendeten Dienstjahre ermittelt. Zukünftige Anwartschaftszuwächse erhalten in diesem Plan nur Mitarbeiter, die einer einmaligen

Wechseloption in das beitragsorientierte System nicht zugestimmt haben.

Das Vermögen der deutschen Pensionspläne wird treuhänderisch vom BMW Trust über ein CTA angelegt. Die Organe des Vereins umfassen den Vorstand und die Mitgliederversammlung. Der BMW Trust verfügt derzeit über sieben Mitglieder und drei von der Mitgliederversammlung gewählte Vorstände. Der Vorstand verantwortet grundsätzlich die Kapitalanlage des BMW Trust, erstellt und beschließt die Anlagerichtlinien und überwacht deren Umsetzung. Mitglieder des Vereins können Arbeitnehmer, Arbeitnehmervertreter, leitende Angestellte sowie Mitglieder des Vorstands der BMW Group sein. Einmal im Kalenderjahr findet eine ordentliche Mitgliederversammlung statt, zu deren Aufgaben insbesondere die Entgegennahme des Rechenschaftsberichts und die Entlastung des Vorstands sowie Satzungsänderungen gehören.

#### UK

Im UK bestehen leistungsorientierte Versorgungspläne, die für alle Planteilnehmer geschlossen sind. Die bereits erdienten Leistungen bleiben erhalten. Neue Leistungen werden in einen beitragsorientierten Versorgungsplan eingebracht.

Die Planverwaltung der leistungsorientierten Pläne obliegt den Treuhandgesellschaften BMW Pension Trustees Limited, Farnborough, beziehungsweise BMW (UK) Trustees Limited, Farnborough, die unabhängig von der BMW Group agieren. Die BMW (UK) Trustees Limited, Farnborough, wird von zehn Treuhändern vertreten, die BMW Pension Trustees Limited, Farnborough, von fünf Treuhändern. Mindestens ein Drittel der Treuhänder muss von den Planteilnehmern gewählt werden. Die Treuhänder vertreten die Interessen der Planteilnehmer und entscheiden über Anlagestrategien. Nachdotierungen werden nach Abstimmung mit der BMW Group festgelegt.

Die bilanzielle Entwicklung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen lässt sich wie folgt herleiten:

in Mio. €	Anwartschaftsbarwerte	Fondsvermögen	Summe	Effekt aus der Begrenzung des Vermögenswerts	Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen
1. Januar 2023	17.685	- 18.383	- 698	894	196
<b>AUFWENDUNGEN/ERTRÄGE</b>					
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	366	-	366	-	366
Zinsaufwand (+)/-ertrag (-)	704	- 748	- 44	43	- 1
Nachzuerrechnende Dienstzeitaufwendungen	27	-	27	-	27
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Abgeltungen	-	-	-	-	-
<b>NEUBEWERTUNGEN</b>					
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Planvermögen ohne im Zinsertrag erfasste Beträge	-	- 317	- 317	-	- 317
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Änderungen finanzieller Annahmen	458	-	458	-	458
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Änderungen demografischer Annahmen	- 174	-	- 174	-	- 174
Gewinne (-) oder Verluste (+) aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen	329	-	329	-	329
Änderungen der Begrenzung des Vermögenswerts	-	-	-	- 155	- 155
Fondsdotierungen	-	- 353	- 353	-	- 353
Mitarbeiterbeiträge	107	- 107	-	-	-
Geleistete Auszahlungen und Rentenzahlungen	- 673	667	- 6	-	- 6
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	89	- 106	- 17	17	-
<b>31. Dezember 2023</b>	<b>18.918</b>	<b>- 19.347</b>	<b>- 429</b>	<b>799</b>	<b>370</b>
davon Pensionsrückstellungen					427
davon Vermögenswerte					- 57

in Mio. €	Anwartschaftsbarwerte	Fondsvermögen	Summe	Effekt aus der Begrenzung des Vermögenswerts	Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen
1. Januar 2022	24.989	- 25.011	- 22	1.187	1.165
<b>AUFWENDUNGEN/ERTRÄGE</b>					
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	415	-	415	-	415
Zinsaufwand (+)/-ertrag (-)	338	- 349	- 11	21	10
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	34	-	34	-	34
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Abgeltungen	-	-	-	-	-
<b>NEUBEWERTUNGEN</b>					
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Planvermögen ohne im Zinsertrag erfasste Beträge	-	6.417	6.417	-	6.417
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Änderungen finanzieller Annahmen	- 7.471	-	- 7.471	-	- 7.471
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Änderungen demografischer Annahmen	- 201	-	- 201	-	- 201
Gewinne (-) oder Verluste (+) aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen	462	-	462	-	462
Änderungen der Begrenzung des Vermögenswerts	-	-	-	- 262	- 262
Fondsdotierungen	-	- 367	- 367	-	- 367
Mitarbeiterbeiträge	106	- 106	-	-	-
Geleistete Auszahlungen und Rentenzahlungen	- 703	697	- 6	-	- 6
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	- 284	336	52	- 52	-
<b>31. Dezember 2022</b>	<b>17.685</b>	<b>- 18.383</b>	<b>- 698</b>	<b>894</b>	<b>196</b>
davon Pensionsrückstellungen					339
davon Vermögenswerte					- 143

Aufgrund des fehlenden Anspruchs auf Rückerstattung oder Minderung künftiger Beitragszahlungen an den Fonds eines Versorgungsplans im UK wird der Ausweis des Planvermögens auf die Höhe der Verpflichtungen begrenzt.

Die Mittelanlage der leistungsorientierten Pensionsfonds orientiert sich an dem Cashflow-Profil sowie an der Risikostruktur der Pensionsverpflichtungen und erfolgt in einem diversifizierten Portfolio.

Das Fondsvermögen in Deutschland, im UK und den übrigen Ländern setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	Deutschland		UK		Übrige		Gesamt	
	31.12 2023	31.12 2022	31.12 2023	31.12 2022	31.12 2023	31.12 2022	31.12 2023	31.12 2022
<b>Eigenkapitalinstrumente</b>	2.729	2.068	-	14	41	37	2.770	2.119
Schuldverschreibungen	6.561	6.101	4.237	4.343	53	51	10.851	10.495
davon Investment Grade	5.479	5.436	4.237	4.343	53	51	9.769	9.830
davon Mischfonds (Fonds ohne Rating)	-	-	-	-	-	-	-	-
davon Non-Investment Grade	1.082	665	-	-	-	-	1.082	665
Immobilienfonds	51	-	-	-	27	28	78	28
Geldmarktfonds	-	-	51	35	27	15	78	50
Absolute Return Funds	-	-	-	-	-	-	-	-
Übrige	289	232	-	-	1	-	290	232
<b>Summe marktpreisnotiert</b>	<b>9.630</b>	<b>8.401</b>	<b>4.288</b>	<b>4.392</b>	<b>149</b>	<b>131</b>	<b>14.067</b>	<b>12.924</b>
Schuldverschreibungen	341	340	682	55	1	4	1.024	399
davon Investment Grade	336	332	-	-	-	-	336	332
davon Mischfonds (Fonds ohne Rating)	5	8	682	55	-	-	687	63
davon Non-Investment Grade	-	-	-	-	1	4	1	4
Immobilien	431	455	622	700	-	-	1.053	1.155
Barmittel	73	32	-	-	-	-	73	32
Absolute Return Funds	466	843	52	640	-	2	518	1.485
Übrige	1.587	1.437	435	347	590	604	2.612	2.388
<b>Summe nicht marktpreisnotiert</b>	<b>2.898</b>	<b>3.107</b>	<b>1.791</b>	<b>1.742</b>	<b>591</b>	<b>610</b>	<b>5.280</b>	<b>5.459</b>
<b>Summe Fondsvermögen</b>	<b>12.528</b>	<b>11.508</b>	<b>6.079</b>	<b>6.134</b>	<b>740</b>	<b>741</b>	<b>19.347</b>	<b>18.383</b>

Die Auszahlungen aus dem Planvermögen übersteigen die Einzahlungen des Arbeitgebers in das Planvermögen im folgenden Jahr um voraussichtlich 298 Mio. €. Im Planvermögen der BMW Group sind eigene übertragbare Finanzinstrumente in Höhe von 17 Mio. € (2022: 7 Mio. €) enthalten.

Für die BMW Group ergeben sich Risiken aus den Pensionszusagen von leistungsorientierten Pensionsplänen sowie aus beitragsorientierten Pensionsplänen mit Mindestgarantie. Die Abzinsungssätze zur Berechnung der Pensionsverpflichtung unterliegen Marktschwankungen und beeinflussen damit deren Höhe. Auch eine Veränderung anderer versicherungsmathematischer Parameter, wie beispielsweise der Inflationserwartungen, wirkt sich auf die Höhe der Pensionsverpflichtungen aus. Um das Währungsrisiko gering zu halten, wird ein Großteil des Vermögens entweder in der Währung des jeweiligen Plans investiert oder mittels Währungsderivaten abgesichert. Im Rahmen der internen Risikoberichterstattung und zur internen Steuerung werden die finanziellen Risiken der Pensionspläne in Form eines Value at Risk bezogen auf das Pensionsdefizit berichtet. Weiterhin wird die Anlagestrategie regelmäßig in Zusammenarbeit mit externen Beratern mit dem Ziel überprüft, die Anlagestruktur an den Laufzeiten der Pensionszahlungen sowie an der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen auszurichten. Auf diese Weise werden Schwankungen der bilanziellen Pensionsrückstellungen verringert.

Die Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen teilen sich wie folgt auf aktive Mitarbeiter, Rentner und unverfallbar ausgeschiedene Mitarbeiter auf:

in %	Deutschland		UK		Übrige	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Aktive Mitarbeiter	58,2	57,7	-	-	57,1	56,7
Rentner	35,2	35,6	59,2	59,5	35,6	35,8
Unverfallbar ausgeschiedene Mitarbeiter	6,6	6,7	40,8	40,5	7,3	7,5
<b>Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Die im Folgenden dargestellte Sensitivitätsbetrachtung zeigt, wie die Veränderung einzelner Faktoren unabhängig voneinander am Abschlussstichtag die Anwartschaftsbarwerte beeinflusst hätte.

Eine Aggregation der Sensitivitäten ist nur eingeschränkt möglich. Da die Verpflichtungsveränderung einem nicht linearen Verlauf unterliegt, sind Schätzungen auf Basis der angegebenen

Sensitivitäten nur unter dieser Restriktion möglich. Die Berechnung der Sensitivitäten mit anderen als den jeweils angegebenen Bandbreiten kann daher zu einer nicht proportionalen Veränderung der Anwartschaftsbarwerte führen.

Im UK erfolgt die Berechnung der Sensitivität des Rententrends unter Berücksichtigung von Beschränkungen durch Caps und Floors.

		Veränderung der Anwartschaftsbarwerte			
		31.12.2023		31.12.2022	
		in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Abzinsungssatz	Erhöhung um 0,75%	- 1.418	- 7,5	- 1.379	- 7,8
	Verringerung um 0,75%	1.671	8,8	1.632	9,2
Rententrend	Erhöhung um 0,25%	325	1,7	322	1,8
	Verringerung um 0,25%	- 319	- 1,7	- 307	- 1,7
Mittlere Lebenserwartung	Zunahme um 1 Jahr	515	2,7	492	2,8
	Abnahme um 1 Jahr	- 533	- 2,8	- 509	- 2,9
Karrieretrend	Erhöhung um 0,10%	40	0,2	37	0,2
	Verringerung um 0,10%	- 40	- 0,2	- 37	- 0,2

### 34 Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Stand 1.1.2023	Zugänge aus Akquisitionen	Kursdifferenzen	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2023	davon fällig innerhalb eines Jahres
Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen, Produktgarantien	8.251	-	- 235	4.243	391	- 2.674	- 326	9.650	4.333
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	3.249	-	- 12	1.782	47	- 2.061	- 41	2.964	1.979
Boni und Preisnachlässe	1.443	-	- 44	1.144	-	- 761	- 105	1.677	1.545
Andere Verpflichtungen	2.818	-	- 44	1.399	38	- 932	- 533	2.746	1.383
<b>Sonstige Rückstellungen</b>	<b>15.761</b>	<b>-</b>	<b>- 335</b>	<b>8.568</b>	<b>476</b>	<b>- 6.428</b>	<b>- 1.005</b>	<b>17.037</b>	<b>9.240</b>

in Mio. €	Stand 1.1.2022	Zugänge aus Akquisitionen	Kursdifferenzen	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2022	davon fällig innerhalb eines Jahres
Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen, Produktgarantien	6.600	872	141	3.820	- 372	- 2.181	- 629	8.251	2.337
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	3.317	-	7	2.106	- 156	- 1.922	- 103	3.249	2.287
Boni und Preisnachlässe*	1.121	1	6	1.202	-	- 677	- 210	1.443	1.304
Andere Verpflichtungen*	2.916	119	30	1.227	- 57	- 576	- 841	2.818	1.388
<b>Sonstige Rückstellungen</b>	<b>13.954</b>	<b>992</b>	<b>184</b>	<b>8.355</b>	<b>- 585</b>	<b>- 5.356</b>	<b>- 1.783</b>	<b>15.761</b>	<b>7.316</b>

\* Darstellung gegenüber Vorjahr angepasst.

Die Inanspruchnahme der Gewährleistungsverpflichtungen kann sich je nach Eintreten des Anspruchs über den gesamten Garantie- und Gewährleistungszeitraum erstrecken. In den Gewährleistungsverpflichtungen sind unter anderem Vorsorgen im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler enthalten. Die erwarteten Erstattungsansprüche zum 31. Dezember 2023 betragen 819 Mio. € (2022: 872 Mio. €) und werden in den sonstigen Vermögenswerten unter [Textziffer \[28\]](#) ausgewiesen.

In den Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich sind im Wesentlichen Verpflichtungen für erfolgsabhängige Entgeltbestandteile, für Personalstrukturmaßnahmen sowie für Altersteilzeit und Jubiläumsaufwendungen enthalten.

Die Rückstellungen für andere Verpflichtungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen, im Wesentlichen aus Prozess- und Haftungsrisiken sowie Risiken betreffend den Auftragsbestand.

### 35 Ertragsteuerverpflichtungen

Die laufenden Ertragsteuerverpflichtungen in Höhe von 1.401 Mio. € (2022: 1.224 Mio. €) beinhalten Verpflichtungen in Höhe von 50 Mio. € (2022: 58 Mio. €), deren Begleichung in einem Zeitraum von mehr als zwölf Monaten erwartet wird. Abhängig vom Verlauf der zugrunde liegenden Verfahren kann der Ausgleich der Verpflichtungen auch zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen.

### 36 Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten der BMW Group setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2023				31.12.2022			
	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	10.583	21.471	7.754	39.808	11.020	22.306	7.758	41.084
Asset-Backed-Finanzierungen	7.697	12.388	–	20.085	7.895	10.851	–	18.746
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	14.125	3.883	8	18.016	13.223	3.274	14	16.511
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.868	1.272	684	5.824	4.187	2.399	669	7.255
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	484	1.367	688	2.539	533	1.369	862	2.764
Derivate	1.349	2.124	927	4.400	1.462	2.142	1.457	5.061
Commercial Paper	3.292	–	–	3.292	1.712	–	–	1.712
Sonstige	732	108	206	1.046	695	138	230	1.063
<b>Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>42.130</b>	<b>42.613</b>	<b>10.267</b>	<b>95.010</b>	<b>40.727</b>	<b>42.479</b>	<b>10.990</b>	<b>94.196</b>

Die geplanten künftigen Mittelabflüsse durch variable Leasingzahlungen, die sich nicht in der Bewertung der Leasingverbindlichkeit widerspiegeln, belaufen sich voraussichtlich auf 42 Mio. € (2022: 43 Mio. €).

Ebenfalls nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit mit einbezogen sind mögliche künftige Mittelabflüsse in Höhe von 1.639 Mio. € (2022: 1.608 Mio. €) (undiskontiert), da es nicht hinreichend sicher ist, dass die Leasingverträge verlängert (oder nicht gekündigt) werden. Diese Mittelabflüsse beziehen sich auf Zeiträume von bis zu 90 Jahren (2022: bis zu 61 Jahren).

Die Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit lassen sich folgendermaßen überleiten:

in Mio. €	Stand 1.1.2023	Zahlungs- mittelzuflüsse/ -abflüsse	Änderungen aus dem Erwerb oder der Veräußerung von Unternehmen	Währungskursbedingte Änderungen	Buchwertanpassungen aus Sicherungsbeziehungen	Übrige Änderungen	Stand 31.12.2023
Anleihen	41.084	- 1.825	-	- 563	1.135	- 23	39.808
Asset-Backed-Finanzierungen	18.746	1.796	-	- 464	-	7	20.085
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	16.511	1.727	-	- 247	10	15	18.016
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7.255	- 1.201	-	- 279	49	-	5.824
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	2.764	- 516	-	- 64	-	355	2.539
Commercial Paper	1.712	1.634	-	- 54	-	-	3.292
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige (ohne Zinsverbindlichkeit)	662	- 131	-	- 38	-	-	493
<b>Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>88.734</b>	<b>1.484</b>	<b>-</b>	<b>- 1.709</b>	<b>1.194</b>	<b>354</b>	<b>90.057</b>

in Mio. €	Stand 1.1.2022	Zahlungs- mittelzuflüsse/ -abflüsse	Änderungen aus dem Erwerb oder der Veräußerung von Unternehmen	Währungskursbedingte Änderungen	Buchwertanpassungen aus Sicherungsbeziehungen	Übrige Änderungen	Stand 31.12.2022
Anleihen	51.498	- 8.107	-	1.011	- 3.321	3	41.084
Asset-Backed-Finanzierungen	19.362	- 471	-	- 142	-	- 3	18.746
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	16.702	- 658	-	410	- 11	68	16.511
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.079	- 1.613	-	- 25	- 186	-	7.255
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	2.420	- 531	129	4	-	742	2.764
Commercial Paper	1.374	261	-	77	-	-	1.712
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	2.188	- 150	-	44	-	- 2.082	-
Sonstige (ohne Zinsverbindlichkeit)	724	- 18	-	- 30	- 14	-	662
<b>Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>103.347</b>	<b>- 11.287</b>	<b>129</b>	<b>1.349</b>	<b>- 3.532</b>	<b>- 1.272</b>	<b>88.734</b>



Die Anleihen setzen sich wie folgt zusammen:

Emittent	Zinsen	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Laufzeit (in Jahren)	Durchschnittlicher gewichteter Nominal- zinssatz (in %)
BMW Finance N.V.	Variabel	1.000 Mio. EUR	1,7	3,8
	Festverzinslich	19.000 Mio. EUR	7,4	1,5
	Festverzinslich	9.500 Mio. CNY	2,8	3,2
	Festverzinslich	1.224 Mio. HKD	6,6	2,9
	Festverzinslich	1.000 Mio. USD	7,5	2,6
	Festverzinslich	273 Mio. AUD	10,0	3,2
BMW US Capital, LLC	Variabel	2.550 Mio. USD	2,9	5,4
	Festverzinslich	14.795 Mio. USD	7,1	3,4
	Festverzinslich	500 Mio. EUR	12,0	1,0
BMW International Investment B.V.	Variabel	100 Mio. GBP	1,1	5,6
	Festverzinslich	950 Mio. GBP	3,7	2,7
	Festverzinslich	1.000 Mio. NOK	10,0	3,3
	Festverzinslich	600 Mio. CHF	6,8	0,5
BMW China Capital B.V.	Festverzinslich	3.000 Mio. CNY	3,0	3,7
BMW Canada Inc.	Festverzinslich	700 Mio. CAD	3,4	3,5

Die Commercial Papers setzen sich wie folgt zusammen:

Emittent	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Rest- laufzeit (in Tagen)	Durchschnittlicher gewichteter Nominal- zinssatz (in %)
BMW US Capital, LLC	2.210 Mio. USD	14	5,4
BMW Finance N.V.	1.303 Mio. EUR	19	4,0

### 37 Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten folgende Themen:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Boni und Verkaufshilfen	5.447	4.809
Verbindlichkeiten aus Rückgaberechten für zukünftige Leasingfahrzeuge	2.963	5.777
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	38	51
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	241	255
Erhaltene Kautionen	1.079	1.047
<b>Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>9.768</b>	<b>11.939</b>
Vertragsverbindlichkeiten	7.998	7.651
Passive Rechnungsabgrenzungen	3.359	3.633
Sonstige Steuern	1.613	1.412
Soziale Sicherheit	130	120
Sonstige erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	237	237
<b>Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>13.337</b>	<b>13.053</b>
Übrige	2.643	2.241
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>	<b>25.748</b>	<b>27.233</b>

In den Vertragsverbindlichkeiten werden Service- und Reparaturleistungen sowie Telematikdienste und Pannenhilfe, die bei dem Verkauf eines Fahrzeugs als Nebenleistung vereinbart werden, bilanziert (unter anderem aus Mehrkomponentenverträgen). Aus den Vertragsverbindlichkeiten wurden im Geschäftsjahr Umsatzerlöse aus Kundenverträgen in Höhe von 4.239 Mio. € (2022: 3.146 Mio. €) aufgelöst.

In den passiven Rechnungsabgrenzungen sind unter anderem Leasingsonderzahlungen von Kunden sowie Zuschüsse und Zulagen enthalten.

Zuschüsse und Zulagen umfassen zum Großteil öffentliche Mittel zur Strukturförderung, die in die Produktionsstätten unter anderem in Brasilien, China, Deutschland, Mexiko, Österreich und Südafrika investiert wurden. Diese sind zum Teil an Auflagen hinsichtlich Haltefristen für die geförderten Vermögenswerte von bis zu fünf Jahren und/oder Mindestbeschäftigtenzahlen beziehungsweise Mindestproduktionszahlen geknüpft. Die Zuschüsse und Zulagen, die vor dem 31. Dezember 2022 gewährt wurden, werden über die Nutzungsdauer der geförderten Anlagegegenstände ertragswirksam aufgelöst.

### 38 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben im Wesentlichen eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

## SONSTIGE ANGABEN

### 39 Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

#### Eventualverbindlichkeiten

Es bestehen folgende Eventualverbindlichkeiten:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Investitionsförderungen	66	63
Rechtsstreitigkeiten	80	94
Bürgschaften	22	89
Sonstige	1.801	1.112
<b>Eventualverbindlichkeiten</b>	<b>1.969</b>	<b>1.358</b>

In den sonstigen Eventualverbindlichkeiten sind im Wesentlichen Steuer- und Zollrisiken enthalten.

Die BMW Group trifft anhand der zum Erstellungszeitpunkt vorhandenen Erkenntnisse eine bestmögliche Schätzung der Eventualverbindlichkeiten. Diese Einschätzung kann sich im Zeitablauf verändern und wird regelmäßig den neuen Erkenntnissen und Gegebenheiten angepasst. Ein Teil der Risiken wird über Versicherungen abgedeckt.

Das Kartellverfahren der EU-Kommission, siehe dazu [BMW Group Bericht 2021, Textziffer \[10\]](#) im Konzernanhang, wurde am 8. Juli 2021 durch Vergleich beendet.

Darüber hinaus haben die chinesische Kartellbehörde (State Administration for Market Regulation) im März 2019 und die südkoreanische Kartellbehörde (Korea Fair Trade Commission) im Mai 2020 ein Kartellverfahren gegen die BMW AG eröffnet. Etwaige Risiken für die BMW Group im Zusammenhang mit dem Verfahren in China lassen sich gegenwärtig im Einzelnen weder

inhaltlich absehen noch quantifizieren. Die südkoreanische Kartellbehörde hat im April 2023 ein Bußgeld in Höhe von ca. 13 Mrd. südkoreanischen Won (ca. 9 Mio. €) verhängt. Die BMW AG geht nicht weiter gegen den Bußgeldbescheid vor.

Hinsichtlich dieser Vorwürfe wurde in den USA und in Kanada in der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2017 eine Reihe von Sammelklagen erhoben, zudem im Juni 2018 mehrere Einzelklagen in Südkorea. In den USA wurden die Sammelklagen der Kunden im August 2021 zurückgenommen, die Sammelklage der Händler wurde im Juni 2022 letztinstanzlich abgewiesen. In Kanada wurden die Sammelklagen ohne Zahlungen seitens BMW zurückgenommen. Die Einzelklagen in Südkorea befinden sich in einem frühen Stadium. Weitere Zivilklagen aufgrund der Vorwürfe sind möglich. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Die BMW Group wurde seit 2014 bei verschiedenen Fahrzeugmodellen behördlich zu Rückrufaktionen aufgefordert, die im Zusammenhang mit Airbags der Unternehmensgruppe Takata stehen. Hierfür wurden Vorsorgen im Rahmen von Gewährleistungsrückstellungen getroffen. Über die bereits durch Gewährleistungsrückstellungen abgedeckten Risiken hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass weitere Fahrzeuge der BMW Group von zukünftigen Rückrufaktionen betroffen sein können. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Die amerikanische Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA hat im Mai 2023 einen Rückruf von Airbags mit Gasgeneratoren des Zulieferers ARC Automotive in den USA gefordert. Weitere Auswirkungen in anderen Regionen außerhalb Nordamerikas und aus Sammelklagen, die in diesem Zusammenhang in den USA

gegen die BMW Group erhoben wurden, sind derzeit nicht abschätzbar. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Die Europäische Kommission hat im März 2022 in mehreren Mitgliedsstaaten Nachprüfungen in den Räumlichkeiten von Automobilherstellern und Industrieverbänden durchgeführt. Parallel dazu hat die Europäische Kommission förmliche Auskunftsverlangen an mehrere Automobilhersteller gerichtet, darunter die BMW AG. Die Nachprüfungen und Auskunftsverlangen betreffen mögliche Absprachen in Bezug auf die Sammlung, Behandlung und Verwertung von Altfahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen. Die Nachprüfungen wurden in Abstimmung mit der britischen Wettbewerbs- und Marktaufsichtsbehörde durchgeführt, die ein förmliches Verfahren im Hinblick auf den dortigen Markt eingeleitet hat. Die Wettbewerbsbehörden werfen den Automobilherstellern vor, (1) sich über die an die Fahrzeugverwerter für deren Dienstleistungen zu zahlende Vergütung abgestimmt zu haben sowie (2) vereinbart zu haben, altfahrzeugbezogene Themen als nicht wettbewerbsrelevant zu behandeln. Im Zusammenhang mit diesen behördlichen Ermittlungen wurden im zweiten Quartal 2022 entsprechende Risikovorsorgen gebildet. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt lassen sich weitere Risiken für die BMW Group im Zusammenhang mit den Verfahren der beiden Behörden nicht quantifizieren. Im Dezember 2023 führte die südkoreanische Kartellbehörde Durchsuchungen in den Räumlichkeiten mehrerer Automobilhersteller durch, darunter auch bei BMW Korea. Die Ermittlungen der südkoreanischen Kartellbehörde haben den gleichen Hintergrund wie die Ermittlungen der Europäischen Kommission und der britischen Wettbewerbsbehörde. Aufgrund des frühen zeitlichen Stadiums der Ermittlungen lassen sich auch diesbezügliche Risiken nicht weiter quantifizieren. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Aus Anlass eines Rechtshilfeersuchens der koreanischen Behörden aus dem Jahr 2020 im Zusammenhang mit Undichtigkeiten an Abgasrückführungsmodulen in Fahrzeugen hat die Staatsanwaltschaft München I ein Ermittlungsverfahren eingeleitet und im Juni 2022 Geschäftsräume der BMW Group in München und Steyr durchsucht. Etwaige Risiken für die BMW Group im Zusammenhang mit dem Verfahren lassen sich gegenwärtig nicht quantifizieren. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Der Europäische Gerichtshof hat sich jüngst in mehreren Entscheidungen zu Abgasreinigungssystemen in Diesel-Fahrzeugen geäußert und die Anforderungen an deren Rechtfertigung wesentlich verschärft. Die Auslegung der regulatorischen Anforderungen an Emissionskontrollsysteme ist infolge der neuen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs in Entwicklung begriffen. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass die etablierte Verwaltungspraxis der Zulassungsbehörden von vielen Seiten hinterfragt wird. Diese Entwicklung führt auch zu einer Neubewertung der in Deutschland wegen des Emissionsverhaltens von BMW und MINI Diesel-Fahrzeugen anhängigen Zivilverfahren. Nach der bisherigen gefestigten Rechtsprechung der nationalen Gerichte in Deutschland konnte ein Schadensersatzanspruch nur auf Basis einer vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung geltend gemacht werden. In seinen jüngsten Urteilen betreffend Verfahren gegen andere Hersteller hat der Bundesgerichtshof unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs entschieden, dass ein Hersteller auch wegen fahrlässiger Verletzung von EU-Homologationsnormen und unter weitgehender Umkehr der Beweislast zu Lasten des Herstellers in Anspruch genommen werden kann. Es ist mit einer Erhöhung des Aufwands und der Komplexität in der Verteidigung im Einzelfall, einer steigenden Zahl neuer Verfahren, erhöhten Rechtsrisiken und einem erhöhten finanziellen Aufwand für die BMW Group zu rechnen. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Des Weiteren hat das KBA in einem Bescheid aus dem Februar 2024 festgestellt, dass zwei Funktionalitäten des Emissionskontrollsystems des BMW Fahrzeugmodells X3 mit 2,0-Liter-Dieselmotor (EU5) aus dem Produktionszeitraum September 2010 bis März 2014 nicht mit den gesetzlichen Anforderungen übereinstimmen. Das KBA vertritt dabei die Auffassung, diese Funktionalitäten seien als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten. Die BMW Group hat gegen diesen Bescheid fristgerecht Widerspruch eingelegt. Abhilfemaßnahmen werden derzeit mit den zuständigen Zulassungsbehörden abgestimmt. Darüber hinaus prüft die BMW Group, ob und inwieweit Funktionalitäten des Emissionskontrollsystems dieses und anderer früherer Diesel-Fahrzeugmodelle im Einklang mit gesetzlichen Anforderungen stehen, und tauscht sich dazu mit den zuständigen Behörden aus. Auch vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Entwicklung in der Rechtsprechung ist es möglich, dass weitere Behörden und/oder Gerichte Funktionalitäten des Emissionskontrollsystems bemängeln oder als nicht übereinstimmend mit den gesetzlichen Anforderungen bewerten. Die entsprechenden Prüfungen werden einige Zeit in Anspruch nehmen, so dass diesbezüglich zu etwaigen zu treffenden Maßnahmen sowie möglichen Auswirkungen auf behördliche und zivilrechtliche Verfahren und gegebenenfalls damit verbundene finanzielle Risiken zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen nach IAS 37.86 getroffen werden können.

Darüber hinaus wurden in England und Wales ab November 2021 und Schottland ab März 2023 gegen verschiedene BMW Group Gesellschaften Klagen im Zusammenhang mit Dieselemissionen erhoben. Im November 2023 hat der High Court in dem Verfahren in England und Wales einer Bündelung der Ansprüche in einem Gruppenverfahren zugestimmt. Im Dezember 2023 hat das Gericht festgelegt, dass in mindestens drei der 16 anhängigen Verfahren gegen Fahrzeughersteller ab Oktober 2024 mündliche Verhandlungen in der Sache stattfinden werden. Die Verfahren gegen zwei andere Fahrzeughersteller wurden bereits ausgewählt; die Auswahl des oder der übrigen Verfahren soll im März 2024 erfolgen. In Schottland hat das Gericht ebenfalls einer Bündelung der Ansprüche in einem Gruppenverfahren zugestimmt. Die verklagten BMW Group Gesellschaften müssen nun voraussichtlich im April 2024 ihre Klageerwidierung einreichen. Angesichts des frühen Verfahrensstadiums können die Wahrscheinlichkeit, die Höhe oder der Zeitpunkt einer etwaigen Haftung derzeit nicht bestimmt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

#### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Neben Verbindlichkeiten, Rückstellungen und Haftungsverhältnissen bestehen für die BMW Group zum Stichtag folgende Verpflichtungen:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen	7.712	5.758
Verpflichtungen zum Erwerb von immateriellen Vermögenswerten	2.252	1.912

#### 40 Finanzinstrumente

Die Buchwerte von Finanzinstrumenten sind in der nachfolgenden Darstellung den IFRS 9-Kategorien zugeordnet:

in Mio. €	31.12.2023				31.12.2022			
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Keiner IFRS 9-Kategorie zugeordnet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Keiner IFRS 9-Kategorie zugeordnet
<b>AKTIVA</b>								
Sonstige Finanzanlagen	-	-	911	286	-	-	1.003	348
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	65.092	-	-	22.263	63.808	-	-	21.900
Finanzforderungen								
Derivate								
Cash Flow Hedges	-	-	-	1.525	-	-	-	2.046
Fair Value Hedges	-	-	-	444	-	-	-	427
Sonstige Derivate	-	-	957	-	-	-	1.913	-
Wertpapiere und Investmentanteile	-	2.127	43	-	-	2.908	530	-
Ausleihungen an Dritte	17	-	1	-	26	-	8	-
Sonstige	347	-	-	57	236	-	-	143
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.055	-	1.272	-	16.860	-	10	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.162	-	-	-	4.127	-	-	-
Sonstige Vermögenswerte								
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	642	-	-	-	1.036	-	-	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	48	-	-	-	50	-	-	-
Sicherheitsleistungen	455	-	-	-	454	-	-	-
Verbleibende sonstige Vermögenswerte	1.218	-	-	6.770	1.489	-	-	7.603
<b>Summe</b>	<b>88.036</b>	<b>2.127</b>	<b>3.184</b>	<b>31.345</b>	<b>88.086</b>	<b>2.908</b>	<b>3.464</b>	<b>32.467</b>

in Mio. €	31.12.2023				31.12.2022			
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Keiner IFRS 9-Kategorie zugeordnet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Keiner IFRS 9-Kategorie zugeordnet
<b>PASSIVA</b>								
Finanzverbindlichkeiten								
Anleihen	39.808	-	-	-	41.084	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.824	-	-	-	7.255	-	-	-
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	18.016	-	-	-	16.511	-	-	-
Commercial Paper	3.292	-	-	-	1.712	-	-	-
Asset-Backed-Finanzierungen	20.085	-	-	-	18.746	-	-	-
Derivate								
Cash Flow Hedges	-	-	-	1.598	-	-	-	1.639
Fair Value Hedges	-	-	-	2.073	-	-	-	3.032
Sonstige Derivate	-	-	729	-	-	-	390	-
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	-	-	-	2.539	-	-	-	2.764
Sonstige	1.046	-	-	-	1.063	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.547	-	-	-	14.120	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	241	-	-	-	255	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	38	-	-	-	51	-	-	-
Verbleibende sonstige Verbindlichkeiten	8.171	-	-	17.298	7.276	-	-	19.651
<b>Summe</b>	<b>112.068</b>	<b>-</b>	<b>729</b>	<b>23.508</b>	<b>108.073</b>	<b>-</b>	<b>390</b>	<b>27.086</b>

### Angaben für zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente

Die folgende Tabelle stellt die beizulegenden Zeitwerte sowie die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten dar, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden und deren Buchwerte vom beizulegenden Zeitwert abweichen.

Dabei werden die beizulegenden Zeitwerte grundsätzlich mithilfe der Discounted-Cashflow-Methode unter Berücksichtigung des jeweiligen Ausfallrisikos bestimmt. Für die Bestimmung im Rahmen der Discounted-Cashflow-Methode werden die erwarteten künftigen Zahlungsströme mit den aktuell am Markt beobachtbaren Zinskurven abgezinst.

Die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen basiert auf der Discounted-

Cashflow-Methode unter Berücksichtigung des kundenspezifischen Kreditrisikos. Da dieses zum Teil auf Basis interner Informationen ermittelt wird, sind die Forderungen aus Finanzdienstleistungen in der Levelhierarchie gemäß IFRS 13 dem Level 3 zuzuordnen.

Bei den Finanzverbindlichkeiten erfolgt die Berücksichtigung des eigenen Ausfallrisikos anhand der am Markt verfügbaren Credit Default Swaps, sodass diese dem Level 2 zugeordnet werden.

Für alle weiteren hier nicht aufgelisteten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente entspricht der Buchwert dem beizulegenden Zeitwert, weshalb auf eine gesonderte Darstellung dieser Positionen verzichtet wird.

in Mio. €	31.12.2023		31.12.2022	
	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert
Forderungen aus Finanzdienstleistungen - Kreditfinanzierungen	67.307	65.092	65.237	63.808
Forderungen aus Finanzdienstleistungen - Finance und Operating Leases	23.539	22.263	22.600	21.900
<b>Finanzverbindlichkeiten</b>				
Anleihen	40.919	39.808	42.173	41.084
Asset-Backed-Finanzierungen	19.951	20.085	18.542	18.746
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	17.591	18.016	15.939	16.511
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.906	5.824	7.302	7.255

### Angaben für zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente

Die Buchwerte der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente werden folgendermaßen in die Bewertungslevel nach IFRS 13 eingestuft:

in Mio. €	31.12.2023			31.12.2022		
	Levelhierarchie nach IFRS 13			Levelhierarchie nach IFRS 13		
	Level 1	Level 2	Level 3	Level 1	Level 2	Level 3
Wertpapiere und Investmentanteile	1.864	306	-	3.048	390	-
Sonstige Finanzanlagen	146	-	765	164	-	839
Zahlungsmitteläquivalente	1.272	-	-	10	-	-
Ausleihungen an Dritte	-	-	1	-	-	8
Derivate (Aktiva)						
Zinsrisiko*	-	794	-	-	1.684	-
Währungsrisiko	-	1.278	-	-	768	-
Kombiniertes Zins-/Währungsrisiko*	-	472	-	-	437	-
Rohstoffmarktpreisrisiko	-	324	-	-	1.495	-
Sonstige Risiken	-	-	58	-	-	2
Derivate (Passiva)						
Zinsrisiko*	-	2.319	-	-	2.987	-
Währungsrisiko	-	318	-	-	1.174	-
Kombiniertes Zins-/Währungsrisiko*	-	373	-	-	381	-
Rohstoffmarktpreisrisiko	-	1.390	-	-	519	-

\* Darstellung gegenüber Vorjahr angepasst.

Umgliederungen zwischen den Bewertungslevels der Fair-Value-Hierarchie erfolgen grundsätzlich zum Ende der jeweiligen Berichtsperiode.

Im Vorjahr wurden Derivate zur Sicherung von Rohstoffmarktpreisrisiken in Höhe von 71 Mio. € von Level 3 in Level 2 umgliedert, da für die betroffenen Instrumente erstmals ausreichend am Markt beobachtbare Daten zur Bewertung zur Verfügung standen.



Zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte Finanzinstrumente, die mithilfe von Inputfaktoren bewertet werden, die nicht auf beobachtbaren Marktpreisen basieren, werden dem Level 3 zugeordnet. Die beizulegenden Zeitwerte dieser Finanzinstrumente sind in folgender Tabelle dargestellt:

in Mio. €	Beizulegender Zeitwert 31.12.2023	Beizulegender Zeitwert 31.12.2022
Nicht notierte Eigenkapitalinstrumente	765	839
Wandelanleihen	1	8
Optionen auf Unternehmensanteile	58	2

Bei den dem Level 3 zugeordneten Finanzinstrumenten handelt es sich im Wesentlichen um Investitionen innerhalb eines Private-Equity-Fonds. Die Bewertung der nicht notierten Eigenkapitalinstrumente erfolgt vorwiegend auf dem marktbasieren Ansatz. Hierfür stellen insbesondere die im Private-Equity-Bereich üblicherweise regelmäßig durchgeführten Finanzierungsrunden (ca. alle 12–24 Monate) einen wesentlichen Inputfaktor dar. Zusätzlich liefert der Anlageberater kontinuierlich (mindestens quartalsweise) relevante, investmentspezifische Informationen an den externen Fondsmanager. Dieser legt anschließend die Bewertung für die zugrunde liegenden einzelnen Gesellschaften in Übereinstimmung mit den Richtlinien für Internationale Private-Equity- und Venture-Capital-Bewertungen (IPEV) fest.

Als Teil der Bewertungsanalyse führt der externe Fondsmanager eine Prüfung der investmentspezifischen Meilensteine durch. Diese beinhaltet unter anderem die Analyse finanzieller, technischer sowie liquiditätsspezifischer Kennzahlen. Anhand dieser Analyse wird geprüft, ob der Preis der letzten Finanzierungsrunde als adäquate Marktbewertung für die oftmals in einer Früh-/Wachstumsphase befindlichen Investments angenommen werden kann. Die zur Meilensteinanalyse herangezogenen Kennzahlen sind abhängig vom Geschäftsmodell des Investments. Als typische technische Kennzahlen werden Lizenz- und Patentvergaben, technische Entwicklungsfortschritte wie Machbarkeitsnachweise und Prototypen, Markteintritte, Kunden- und Nutzerwachstum sowie die Besetzung von Schlüsselpositionen

betrachtet. Hinsichtlich finanzieller Kennzahlen werden Umsatz, EBITDA sowie das entsprechende Wachstum oder die Entwicklung der spezifischen Deckungsbeiträge herangezogen. Liquiditätsspezifische Kennzahlen sind Kassenbestände, Cash-Burn-Raten und Aussichten auf zukünftige Finanzierungsrunden.

Da für die Bewertung der Anteile die Preisfestsetzungen aus den Finanzierungsrunden der maßgebliche Inputfaktor sind, führen Erhöhungen beziehungsweise Verringerungen daraus zu einer gleichgerichteten erfolgswirksamen Veränderung des Eigenkapitalinstruments.

Darüber hinaus erfolgt die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente außerhalb des Private-Equity-Fonds auf der Grundlage des einkommensbasierten Ansatzes. Hierfür werden die Zahlungsströme auf Basis aktueller Business Cases mit den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten abgezinst und so der beizulegende Zeitwert des Finanzinstruments ermittelt. Die aus einer Anpassung der wesentlichen Inputfaktoren ermittelten Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte sind für die BMW Group von untergeordneter Bedeutung.

Die in Level 3 eingestuften Wandelanleihen werden überwiegend als Instrumente im Vorgriff auf künftige Finanzierungsrunden im Rahmen von Private-Equity-Investitionen genutzt. Die Bewertung erfolgt daher in Übereinstimmung mit den Richtlinien für IPEV.

Die Pflichtwandlungen sind in der Regel so ausgestaltet, dass die Anzahl der zu erhaltenden Anteile vom künftigen Anteilspreis abhängt. Aufgrund der in der Regel kurzen Laufzeiten unterliegen die Papiere nur unwesentlichen Wertschwankungen. Unabhängig davon erfolgt eine regelmäßige Überprüfung der Werthaltigkeit.

Der beizulegende Zeitwert der Optionen auf Unternehmensanteile wird im Wesentlichen auf Basis eines Binomialmodells bewertet unter Berücksichtigung der jeweiligen Bedingungen, zu denen die Optionen gewährt wurden. Für die im Rahmen der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der Optionen berücksichtigte Bewertung der betreffenden Unternehmensanteile gelten

die Ausführungen zum verwendeten einkommensbasierten Ansatz bei Eigenkapitalinstrumenten außerhalb des Private-Equity-Fonds analog. Die Optionen auf Unternehmensanteile im Zusammenhang mit dem Private-Equity-Fonds weisen grundsätzlich einen niedrigen, nahe null liegenden Ausübungspreis auf. Folglich wirken sich Finanzierungsrunden unmittelbar auf den beizulegenden Zeitwert der Optionen aus. Insofern erfolgen die Bewertung sowie die Auswirkung auf die Sensitivität nahezu analog den oben beschriebenen nicht notierten Eigenkapitalinstrumenten.

Die bilanzielle Entwicklung der Level-3-Finanzinstrumente stellt sich wie folgt dar:

in Mio. €	Nicht notierte Eigenkapital- instrumente	Wandelanleihen	Optionen auf Unternehmens- anteile	Derivate	Finanzinstrumente Level 3
1. Januar 2023	839	8	2	-	849
Zugänge	99	-	-	-	99
Abgänge	- 54	- 4	- 1	-	- 59
Im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasste Gewinne (+)/Verluste (-)	-	-	-	-	-
In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Gewinne (+)/Verluste (-)	- 94	- 2	57	-	- 39
Unterschiede aus der Währungsumrechnung	- 25	- 1	-	-	- 26
Leveltransfer	-	-	-	-	-
<b>31. Dezember 2023</b>	<b>765</b>	<b>1</b>	<b>58</b>	<b>-</b>	<b>824</b>

in Mio. €	Nicht notierte Eigenkapital- instrumente	Wandelanleihen	Optionen auf Unternehmens- anteile	Derivate	Finanzinstrumente Level 3
1. Januar 2022	724	23	-	67	814
Zugänge	75	-	-	-	75
Abgänge	- 6	- 12	-	- 5	- 23
Im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasste Gewinne (+)/Verluste (-)	-	-	-	7	7
In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Gewinne (+)/Verluste (-)	14	- 4	2	2	14
Unterschiede aus der Währungsumrechnung	32	1	-	-	33
Leveltransfer	-	-	-	- 71	- 71
<b>31. Dezember 2022</b>	<b>839</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>849</b>

In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Gewinne und Verluste werden im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen. Von den im Geschäftsjahr 2023 erfassten Gewinnen und Verlusten sind - 39 Mio. € (2022: 14 Mio. €) unrealisiert.

### Saldierung von Finanzinstrumenten

Derivative Finanzinstrumente der BMW Group unterliegen rechtlich durchsetzbaren Globalverrechnungsverträgen oder ähnlichen Vereinbarungen. Forderungen und Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten werden jedoch aufgrund der Nichterfüllung notwendiger Voraussetzungen nicht saldiert. Eine Saldierung hätte folgende Auswirkung auf die Bilanzwerte der Derivate:

in Mio. €	31.12.2023		31.12.2022	
	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
Bilanzwert wie ausgewiesen	2.926	4.400	4.386	5.061
Bruttowert der Derivate, die im Insolvenzfall aufgerechnet werden könnten	- 1.638	- 1.638	- 2.118	- 2.118
Barsicherheiten	- 1	- 95	- 228	- 188
Nettowert nach Saldierung	1.287	2.667	2.040	2.755

Eine Saldierung finanzieller nicht derivativer Vermögenswerte und Schulden wird nur dann vorgenommen, wenn eine Aufrechnung der Beträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt rechtlich durchsetzbar ist und auch die Absicht besteht, tatsächlich zu saldieren. In der BMW Group werden mangels Erfüllung der notwendigen Voraussetzungen daher keine finanziellen Vermögenswerte und Schulden saldiert.

### Gewinne und Verluste aus Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle enthält die gemäß IFRS 9 resultierenden Nettogewinne und -verluste von Finanzinstrumenten:

in Mio. €	2023	2022
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	113	- 154
Finanzinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	- 161	1.438
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	- 482	- 652
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	- 67	209

Die Nettogewinne und -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente bestehen aus Marktwertbewertungen von Wertpapieren. Weitere Details werden unter der [Textziffer \[19\]](#) dargestellt. Die Gesamtzinserträge für erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte betragen 82 Mio. € (2022: 37 Mio. €), die Gesamtzinsaufwendungen 18 Mio. € (2022: 10 Mio. €).

Die Nettogewinne und -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus der Marktwertbewertung von alleinstehenden Derivaten, von Wertpapieren und Investmentanteilen sowie von sonstigen Finanzanlagen.

Die Nettogewinne und -verluste aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten beinhalten im Wesentlichen Währungskursgewinne und -verluste sowie Ergebnisse aus Wertminderungen und -aufholungen.

Die Nettogewinne und -verluste aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Währungskursgewinne und -verluste.

Die Finanzinstrumente zu fortgeführten Anschaffungskosten unterliegen teilweise erfolgswirksamen Buchwertanpassungen im Rahmen der Anwendung von Hedge Accounting. Diese Buchwertanpassungen werden weitestgehend von den gegenläufigen Wertänderungen aus den Sicherungsgeschäften im übrigen Finanzergebnis kompensiert und aus diesem Grund nicht in den Nettogewinnen und -verlusten ausgewiesen.

Bei den Gesamtzinserträgen aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten handelt es sich im Wesentlichen um die Zinserträge aus der Kreditfinanzierung, die in den Umsatzerlösen ausgewiesen werden. Die Gesamtzinsaufwendungen für Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, belaufen sich auf 2,5 Mrd. € (2022: 1,7 Mrd. €).

### Ausfallrisiko

Adressenausfallrisiken entstehen in der BMW Group dadurch, dass ein Vertragspartner, zum Beispiel ein Kunde oder Händler, seine Vertragsverpflichtungen nicht oder nur teilweise erfüllen kann. Für Informationen zum Management des Ausfallrisikos für Forderungen aus Finanzdienstleistungen wird auf die Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht (Abschnitte [Prognose](#) sowie [Risiken und Chancen](#)) verwiesen.

Ungeachtet bestehender Sicherheiten stellt die bilanzierte Höhe der finanziellen Vermögenswerte mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente grundsätzlich das maximale Ausfallrisiko dar. Darüber hinaus bestehen im Rahmen der Händlerfinanzierung zusätzliche, noch nicht in Anspruch genommene Kreditzusagen, die dieses Ausfallrisiko erhöhen. Das sich daraus ergebende gesamte Ausfallrisiko beläuft sich auf 32.149 Mio. € (2022: 31.163 Mio. €).

Für alle den originären Finanzinstrumenten zugrunde liegenden Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Minimierung des Ausfallrisikos in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte und Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Kunden regelmäßig in Bezug auf deren Kreditrisiko beurteilt. Abhängig von dem Vertragsstatus werden notwendige Maßnahmen, wie beispielsweise Mahnverfahren, rechtzeitig eingeleitet.

Das im Zusammenhang mit Geldanlagen und derivativen Finanzinstrumenten bestehende Kreditrisiko wird minimiert, indem Geschäfte grundsätzlich nur mit Vertragspartnern erstklassiger Bonität abgeschlossen werden.

Im Finanzdienstleistungsgeschäft dienen im Einzelkunden- und Händlerbereich die finanzierten Gegenstände wie beispielsweise Fahrzeuge, Einrichtungen und Immobilien als erstrangige und werthaltige Sicherheiten. Des Weiteren erfolgen Sicherheitenstellungen per Sicherungsübereignung, Verpfändung und erstrangigen Grundschulden, die gegebenenfalls um Bürgschaften

und Garantien ergänzt werden. Bei zuvor als Sicherheiten gehaltenen Vermögenswerten, die erworben werden, handelt es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge. Diese Vermögenswerte sind in der Regel über die Handelsorganisation kurzfristig in Zahlungsmittel umwandelbar. Die Prüfung der Bonität ist ein wesentlicher Bestandteil des Adressenausfallrisikomanagements der BMW Group. Zu diesem Zweck führt die BMW Group eine Beurteilung der Bonität eines jeden Kreditnehmers bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen durch. Im Rahmen der Kundenfinanzierung erfolgt die Bonitätsbeurteilung über die Integration von validierten Scoringssystemen in den Ankaufsprozess.

Im Bereich der Händlerfinanzierung stellt dies das laufende Kreditmonitoring sowie ein internes Ratingverfahren sicher, das nicht nur die materielle Kreditwürdigkeit, sondern auch qualitative Faktoren, wie zum Beispiel die Zuverlässigkeit der Geschäftsbeziehung bei der Ermittlung der Bonitätseinstufung, berücksichtigt.

Das Ausfallrisiko der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird im Wesentlichen auf Basis der Informationen zur Überfälligkeit beurteilt. Die Bruttobuchwerte dieser Forderungen verteilen sich gemäß IFRS 9 wie folgt auf die steuerungsrelevanten Überfälligkeitsbänder:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Nicht überfällig	3.718	3.871
1–30 Tage überfällig	339	208
31–60 Tage überfällig	42	31
61–90 Tage überfällig	29	11
Über 90 Tage überfällig	104	65
<b>Gesamt</b>	<b>4.232</b>	<b>4.186</b>

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden entsprechend dem Kreditrisiko konzerninternen Bonitätsstufen zugeordnet. Die Einteilung in Bonitätsstufen erfolgt anhand von Ausfallwahrscheinlichkeiten. Die zugehörigen Bruttobuchwerte gemäß IFRS 9 verteilen sich folgendermaßen:

in Mio. €	31.12.2023						31.12.2022					
	Stufe 1	Stufe 2		Stufe 3	Gesamt	Erwarteter Kreditverlust	Stufe 1	Stufe 2		Stufe 3	Gesamt	Erwarteter Kreditverlust
	Allgemein	Vereinfacht	Allgemein	Vereinfacht			Allgemein	Vereinfacht				
Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte mit guter Bonität	71.882	1.901	509	-	74.292	388	71.418	975	446	-	72.839	370
Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte mit mittlerer Bonität	8.311	3.971	32	-	12.314	797	8.792	3.726	37	-	12.555	841
Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte mit schlechter Bonität	251	1.600	19	1.068	2.938	1.004	318	1.152	21	968	2.459	934
<b>Gesamt</b>	<b>80.444</b>	<b>7.472</b>	<b>560</b>	<b>1.068</b>	<b>89.544</b>	<b>2.189</b>	<b>80.528</b>	<b>5.853</b>	<b>504</b>	<b>968</b>	<b>87.853</b>	<b>2.145</b>

Für weitere Angaben zum Ausfallrisiko, speziell im Hinblick auf vorgenommene Wertberichtigungen, wird auf die Erläuterungen zu den entsprechenden Forderungen in [Textziffer \[25\]](#) und [\[30\]](#) verwiesen.

**Liquiditätsrisiko**

Die folgende Tabelle zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen, undiskontierten und erwarteten Zahlungsströme aus finanziellen Verbindlichkeiten:

in Mio. €	31.12.2023				31.12.2022			
	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
<b>ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN</b>								
Anleihen	11.308	23.450	9.150	43.908	11.951	24.710	9.496	46.157
Asset-Backed-Finanzierungen	8.161	12.996	-	21.157	8.057	11.470	-	19.527
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.998	1.386	850	6.234	4.456	2.594	775	7.825
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	14.280	4.037	8	18.325	13.285	3.337	14	16.636
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.512	35	-	15.547	14.080	40	-	14.120
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	497	1.460	882	2.839	533	1.460	1.094	3.087
Commercial Paper	3.298	-	-	3.298	1.714	-	-	1.714
Übrige Finanzverbindlichkeiten	191	146	174	511	305	181	202	688
<b>DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN</b>								
Mit Bruttoausgleich	- 951	- 522	4	- 1.469	1.150	280	- 413	1.017
Zahlungsabflüsse	18.145	12.650	598	31.393	20.537	13.087	319	33.943
Zahlungszuflüsse	- 19.096	- 13.172	- 594	- 32.862	- 19.387	- 12.807	- 732	- 32.926
Mit Nettoausgleich	- 1.614	- 2.398	- 249	- 4.261	1.201	1.993	378	3.572
Zahlungszu- und -abflüsse	- 1.614	- 2.398	- 249	- 4.261	1.201	1.993	378	3.572
<b>Gesamte finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>54.680</b>	<b>40.590</b>	<b>10.819</b>	<b>106.089</b>	<b>56.732</b>	<b>46.065</b>	<b>11.546</b>	<b>114.343</b>

Die Zahlungsströme der nicht derivativen Verbindlichkeiten bestehen aus den Tilgungszahlungen und den entsprechenden Zinsen. In der Position Derivative finanzielle Verbindlichkeiten sind ausschließlich Zahlungsströme aus den Derivaten enthalten, die zum Bilanzstichtag einen negativen Marktwert aufweisen. Dabei kann sich bei Derivaten mit negativem Marktwert aufgrund unterschiedlicher Zinskurven ein in Summe positiver Zahlungsstrom ergeben.

Zudem hat die BMW Group zum 31. Dezember 2023 kurzfristig abrufbare Kreditzusagen in Höhe von 13.218 Mio. €

(2022: 16.044 Mio. €) im Rahmen der Händlerfinanzierung gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden.

Zur Gewährleistung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit erfolgt die Steuerung und Überwachung der Liquiditätssituation im Rahmen einer rollierenden Kapitalbedarfsplanung.

Der daraus resultierende Kapitalbedarf wird zur Risikominimierung überwiegend durch fristenkongruente Finanzierung und in Abhängigkeit von einer dynamischen Zielverbindlichkeiten-

struktur über verschiedene Instrumente an den weltweiten Finanzmärkten abgedeckt.

Darüber hinaus steht der BMW Group zur weiteren Risikominimierung eine durch ein internationales Bankenkonsortium zugesagte syndizierte Kreditlinie in Höhe von 8 Mrd. € (2022: 8 Mrd. €) zur Verfügung. Konzerninterne Zahlungsschwankungen werden durch ein tägliches Cash Pooling ausgeglichen. Für weitere Angaben wird auf die Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

### Marktrisiken

Die wesentlichen Marktrisiken, denen die BMW Group ausgesetzt ist, sind die Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffmarktpreisrisiken.

Eine Absicherung gegen die genannten Risiken ergibt sich zunächst aufgrund natürlich geschlossener Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen (Netting). Die nach dem Netting verbleibenden Risiken werden durch den Einsatz handelsüblicher derivativer Finanzinstrumente reduziert.

Die Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffmarktpreisrisiken der BMW Group werden zentral gesteuert.

Für weitere Angaben wird auf die Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht unter [Prognose](#) sowie [Risiken und Chancen](#) verwiesen.

### Währungsrisiko

Die BMW Group schließt als weltweit tätiger Konzern Geschäfte in verschiedenen Währungen ab, woraus sich Währungsrisiken ergeben. Zur Absicherung der Währungsrisiken bestehen zum 31. Dezember 2023 derivative Finanzinstrumente, insbesondere in Form von Devisentermingeschäften und Devisenswaps.

Im Rahmen der Umsetzung der Risikomanagementstrategie wird in regelmäßigen Abständen entschieden, in welchem Umfang die Risikopositionen abgesichert werden. Die wirtschaftliche Beziehung zwischen den Grund- und Sicherungsgeschäften ist im Wesentlichen darin begründet, dass die Grund- und die dazugehörigen Sicherungsgeschäfte in gleichen Währungen denominiert sind und gleiche Laufzeiten aufweisen. Die Absicherung erfolgt in einem konstanten Verhältnis von eins zu eins zwischen Sicherungsgeschäft und Risikoposition.

Mögliche Ursachen der Unwirksamkeit der Sicherungsbeziehungen werden ausschließlich im Kreditrisiko der Kontrahenten gesehen. Durch die etablierten Prozesse im Kreditrisikomanagement ist eine hieraus resultierende Unwirksamkeit jedoch nicht zu erwarten.

Zur Messung der Währungsrisiken verwendet die BMW Group ein Cashflow-at-Risk-Modell. Die Analyse des Währungsrisikos basiert auf den geplanten Fremdwährungstransaktionen, den sogenannten Exposures, die sowohl Einzahlungsüberschüsse als auch Auszahlungsüberschüsse in Fremdwährung darstellen können. Das Währungsexposure stellt sich zum Bilanzstichtag für das jeweils darauffolgende Geschäftsjahr wie folgt dar, wobei Einzelwährungsexposures ihrem Absolutwert nach addiert werden:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Währungsexposure	39.157	43.179

Das Währungsexposure beinhaltet Shortpositionen in Höhe von 2.136 Mio. € (2022: 3.604 Mio. €).

Diesem Exposure stehen alle getätigten Absicherungen gegenüber. Der per saldo verbleibende Netto-Cashflow stellt die noch offene Risikoposition dar. Im verwendeten Cashflow-at-Risk-Ansatz werden die Auswirkungen möglicher Währungsschwankungen auf die operativen Cashflows anhand von Wahrscheinlichkeitsverteilungen dargestellt. Dabei dienen die Volatilitäten und Korrelationen als wesentliche Inputfaktoren zur Schätzung der jeweiligen Wahrscheinlichkeitsverteilung.

Die potenziellen negativen Effekte auf das Ergebnis werden pro Währung auf Basis der jeweiligen aktuellen Kurse und Exposures mit einem Konfidenzniveau von 95% für das darauffolgende Geschäftsjahr zum Stichtag ermittelt. Bei der Aggregation der Risiken werden Korrelationen zwischen den einzelnen Währungen risikomindernd berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Cashflow-at-Risk-Ansatz ermittelten möglichen negativen Effekte für die BMW Group aufgrund negativer Wechselkursbewegungen für das darauffolgende Geschäftsjahr:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Cashflow at Risk	493	530

### Zinsrisiko

Zinsänderungsrisiken entstehen durch Geldaufnahmen und Geldanlagen mit unterschiedlichen Zinsbindungsfristen und unterschiedlichen Laufzeiten. Dem Zinsänderungsrisiko unterliegen bei der BMW Group sämtliche verzinslichen Positionen und können damit sowohl die Aktiv- als auch die Passivseite betreffen.

Der Marktwert der Zinsportfolios stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Marktwert Zinsportfolios	73.510	73.954

Das Zinsrisiko wird durch den Einsatz von Zinsderivaten gesteuert. Im Rahmen der Umsetzung der Risikomanagementstrategie werden die Zinsrisiken in regelmäßigen Abständen überwacht und gesteuert. Die zur Sicherung eingesetzten Zinssicherungskontrakte enthalten im Wesentlichen Swapgeschäfte, die – sofern Hedge Accounting angewendet wird – als Fair Value Hedges bilanziert sind. Die wirtschaftliche Beziehung zwischen den Grund- und Sicherungsgeschäften ist darin begründet, dass die wesentlichen Parameter der Grund- und Sicherungsgeschäfte, wie zum Beispiel Startdatum, Laufzeit oder Währung, übereinstimmen. Die Absicherung erfolgt in einem konstanten Verhältnis von eins zu eins zwischen Sicherungsgeschäft und Risikoposition.

Durch den Ausschluss des eigenen Kreditrisikos aus der Sicherungsbeziehung sind lediglich geringe Unwirksamkeiten zu erwarten.

Für ausgewählte festverzinsliche Vermögenswerte wird ein Teil der Zinsänderungsrisiken auf Portfoliobasis gesichert. Als Sicherungsinstrumente dienen hierbei Swaps. Die Hedge-Beziehungen werden monatlich zu jedem Berichtsstichtag beendet und neu designiert. Hierdurch wird dem sich ständig verändernden Bestand des Portfolios Rechnung getragen.

Aufgrund der Reform und Ablösung von bestimmten Referenzzinssätzen erfolgten teilweise Umstellungen von Sicherungsbeziehungen der BMW Group.

Der Übergang zu den neu geschaffenen beziehungsweise überarbeiteten Referenzzinssätzen wird im Rahmen eines multidisziplinären Projekts gesteuert, überwacht und im Hinblick auf Auswirkungen auf das Risikomanagement bewertet. In dem Umstellungsprojekt werden laufend die regulatorischen Entwicklungen beobachtet sowie notwendige Änderungen an Systemen, Prozessen, Risiko- und Bewertungsmodellen veranlasst und der Umgang mit den damit verbundenen bilanziellen Auswirkungen geklärt. Im Geschäftsjahr 2023 wurden alle auf USD LIBOR laufenden Verträge umgestellt (412 Mio. €).

Für den CAD CDOR und PLN WIBOR bestehen weiterhin Unsicherheiten im Hinblick auf den genauen Zeitpunkt oder die genaue Art der Änderungen. Der Nominalbetrag der nicht derivativen finanziellen Verbindlichkeiten, die zum 31. Dezember 2023 noch nicht auf einen alternativen Zinssatz umgestellt wurden, betrifft den CAD CDOR und beträgt 171 Mio. € (2022: 242 Mio. €). Der Nominalbetrag der Finanzderivate, die zum 31. Dezember 2023 noch nicht auf einen alternativen Zinssatz umgestellt wurden, betrifft den PLN WIBOR und beträgt 584 Mio. € (2022: 100 Mio. €).

Die BMW Group verwendet konzernweit zur internen Berichterstattung und zum Management des Zinsrisikos einen Value-at-Risk-Ansatz.

Dieser basiert auf einer historischen Simulation, bei der die potenziellen künftigen Marktwertverluste der Zinsportfolios gegenüber dem Erwartungswert auf Basis einer Haltedauer von 250 Tagen und eines Konfidenzniveaus von 99,98% konzernweit gemessen werden. Bei dieser Aggregation werden risikomindernde Effekte identifiziert, die auf Korrelationen zwischen den einzelnen Portfolios zurückzuführen sind.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Value-at-Risk-Ansatz ermittelten möglichen Marktwertschwankungen gegenüber dem Erwartungswert für die zinssensitiven Positionen der BMW Group:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Value at Risk	1.967	2.097

### Rohstoffmarktpreisrisiko

Die BMW Group ist Rohstoffmarktpreisrisiken ausgesetzt. Zur Absicherung dieser Risiken werden im Wesentlichen Rohstofftermingeschäfte eingesetzt. Im Rahmen der Umsetzung der Risikomanagementstrategie wird in regelmäßigen Abständen entschieden, in welchem Umfang die Risikopositionen abgesichert werden, und die entsprechenden Sicherungsquoten definiert. Die Absicherung erfolgt in einem konstanten Verhältnis von eins zu eins zwischen Sicherungsgeschäft und Risikoposition.

Mögliche Ursachen der Unwirksamkeit der Sicherungsbeziehungen werden ausschließlich im Kreditrisiko der Kontrahenten gesehen. Durch die etablierten Prozesse im Kreditrisikomanagement ist eine hieraus resultierende Unwirksamkeit jedoch nicht zu erwarten.

Die wirtschaftliche Beziehung zwischen den Grund- und Sicherungsgeschäften ist im Wesentlichen darin begründet, dass die Grund- und die dazugehörigen Sicherungsgeschäfte jeweils die gleiche Basis und Laufzeit innehaben. Im Rahmen der Absicherung des Rohstoffmarktpreisrisikos wird ausschließlich der an den Rohstoffmarktpreis indizierte Materialzuschlag abgesichert, der in den Kaufverträgen von Fahrzeugkomponenten spezifiziert wird. Der Anteil der abgesicherten Risikokomponente am gesamten beizulegenden Zeitwert hängt von einzelnen Typen der Fahrzeugkomponenten ab. Andere Preiskomponenten des Vertrags werden aus den Sicherungsbeziehungen ausgeschlossen, da für diese Komponenten keine effektiven Sicherungsgeschäfte existieren.

Die Ausgangsbasis für die Analyse des Rohstoffmarktpreisrisikos sind die geplanten Einkäufe von Rohstoffen oder Komponenten mit Rohstoffinhalten, das sogenannte Exposure. Es beträgt zum Bilanzstichtag für das jeweils darauffolgende Geschäftsjahr:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Rohstoffexposure	9.033	10.153

Gegen dieses Exposure werden alle getätigten Absicherungen gestellt. Der per saldo verbleibende Netto-Cashflow stellt die

noch offene Risikoposition dar. Im verwendeten Cashflow-at-Risk-Ansatz werden die Auswirkungen möglicher Rohstoffmarktpreisschwankungen auf die operativen Cashflows anhand von Wahrscheinlichkeitsverteilungen dargestellt. Dabei dienen die Volatilitäten und Korrelationen als Inputfaktoren zur Schätzung der jeweiligen Wahrscheinlichkeitsverteilung.

Die potenziellen negativen Effekte auf das Ergebnis werden pro Rohstoffart auf Basis der jeweiligen aktuellen Preise und des Exposures mit einem Konfidenzniveau von 95% für das darauffolgende Geschäftsjahr zum Stichtag ermittelt. Bei der Aggregation der Risiken werden Korrelationen zwischen den einzelnen Rohstoffarten risikomindernd berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Cashflow-at-Risk-Ansatz ermittelten möglichen negativen Materialkosteneffekte für die BMW Group aufgrund von Rohstoffmarktpreisschwankungen über alle Rohstoffarten. Das zum Bilanzstichtag bestehende Risiko für das jeweils darauffolgende Geschäftsjahr beträgt:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Cashflow at Risk	1.045	1.115



### Angaben zu Sicherungsmaßnahmen

Die folgenden Angaben zu den Sicherungsmaßnahmen beinhalten Derivate vollkonsolidierter Gesellschaften, die als Sicherungsinstrument designiert sind. Die Darstellung erfolgt vor Berücksichtigung latenter Steuern und enthält zusätzliche Effekte aus der Anwendung der modifizierten Stichtagsmethode.

Die Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2023		
	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre
Währungsrisiko	22.648	18.328	–
Zinsrisiko	7.055	19.169	8.626
Kombiniertes Zins-/Währungsrisiko	908	961	791
Rohstoffmarktpreisrisiko	3.519	5.329	–
<b>Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente</b>	<b>34.130</b>	<b>43.787</b>	<b>9.417</b>
	31.12.2022		
in Mio. €	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre
Währungsrisiko	22.649	21.392	–
Zinsrisiko*	9.473	19.350	9.034
Kombiniertes Zins-/Währungsrisiko*	166	1.764	915
Rohstoffmarktpreisrisiko	3.537	5.936	–
<b>Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente</b>	<b>35.825</b>	<b>48.442</b>	<b>9.949</b>

\* Darstellung gegenüber Vorjahr angepasst.

Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Sicherungskurse der bei der BMW Group zur Sicherung wesentlicher Währungsrisikopositionen eingesetzten Finanzinstrumente:

Währungsrisiken	31.12.2023	31.12.2022
EUR/CNY	7,40	7,54
EUR/GBP	0,87	0,87
EUR/KRW	1.405,05	1.354,27

Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Sicherungskurse der bei der BMW Group zur Sicherung wesentlicher Rohstoffrisikopositionen eingesetzten Finanzinstrumente:

Rohstoffmarktpreisrisiken	31.12.2023	31.12.2022
Aluminium (EUR/t)	2.270	2.313
Kupfer (EUR/t)	7.398	7.120
Nickel (EUR/t)	18.916	17.309
Palladium (EUR/oz)	1.465	1.958

Auf Angaben zu durchschnittlichen Zinssicherungskursen wird verzichtet, da mit Zinsderivaten, die als Sicherungsinstrument designiert sind, ausschließlich der beizulegende Zeitwert abgesichert wird. Folglich entsprechen die Sicherungskurse dem jeweils aktuellen Marktzinsniveau.

Die hierbei verwendeten Absicherungen beziehen sich vorwiegend auf variable Zinskurven in den Währungsräumen Euro, US-Dollar und britisches Pfund.

Die folgende Tabelle enthält Informationen zu Nominalbeträgen, Buchwerten und Marktwertveränderungen der als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte:

in Mio. €	31.12.2023				31.12.2022			
	Nominalbetrag	Buchwerte		Wertänderung designierte Komponente	Nominalbetrag	Buchwerte		Wertänderung designierte Komponente
		Vermögenswerte	Verbindlichkeiten			Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	
<b>Cash Flow Hedges</b>								
Währungsrisiko	40.976	1.200	211	1.654	44.041	552	1.119	1.832 <sup>1</sup>
Rohstoffmarktpreisrisiko	8.848	325	1.387	-2.161	9.473	1.494	520	517 <sup>1</sup>
<b>Fair Value Hedges</b>								
Zinsrisiko <sup>2</sup>	49.236	288	1.956	1.414	49.899	309	2.870	-3.431
Kombiniertes Zins-/Währungsrisiko <sup>2</sup>	2.660	156	117	78	2.845	118	162	-254

<sup>1</sup> Vorjahreszahlen aufgrund korrigierter Währungsumrechnungen angepasst.

<sup>2</sup> Darstellung gegenüber Vorjahr angepasst.

Die folgende Tabelle fasst wesentliche Informationen über die Grundgeschäfte pro Risikoart sowie die Salden der designierten Komponente im kumulierten übrigen Eigenkapital zusammen:

in Mio. €	31.12.2023					31.12.2022				
	Buchwerte			Salden im kumulierten übrigen Eigenkapital		Buchwerte			Salden im kumulierten übrigen Eigenkapital	
	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Wertänderung Grundgeschäfte	Laufende Sicherungsbeziehungen	Beendete Sicherungsbeziehungen	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Wertänderung Grundgeschäfte	Laufende Sicherungsbeziehungen	Beendete Sicherungsbeziehungen
<b>Cash Flow Hedges</b>										
Währungsrisiko	-	-	- 1.654	2.377	-	-	-	- 1.832 <sup>1</sup>	2.026	-
Rohstoffmarktpreisrisiko	-	-	2.161	- 1.206	-	-	-	- 517 <sup>1</sup>	662	-
<b>Fair Value Hedges</b>										
Zinsrisiko <sup>2</sup>	13.443	41.854	- 1.401	-	-	10.979	43.970	3.433	-	-
Kombiniertes Zins-/Währungsrisiko <sup>2</sup>	-	2.605	- 75	-	-	-	2.647	257	-	-

<sup>1</sup> Vorjahreszahlen aufgrund korrigierter Währungsumrechnungen angepasst.

<sup>2</sup> Darstellung gegenüber Vorjahr angepasst.

Der kumulierte Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus dem beizulegenden Zeitwert beträgt bei Vermögenswerten – 11 Mio. € (2022: – 283 Mio. €) und bei Verbindlichkeiten – 1.551 Mio. € (2022: 2.880 Mio. €).

Aus den Sicherungsbeziehungen ergeben sich die folgenden Effekte:

in Mio. €	2023			2022		
	Veränderung der designierten Komponente im sonstigen Ergebnis	Veränderung der Sicherungskosten im sonstigen Ergebnis	Erfolgswirksam erfasste Ineffektivität der Absicherung	Veränderung der designierten Komponente im sonstigen Ergebnis	Veränderung der Sicherungskosten im sonstigen Ergebnis	Erfolgswirksam erfasste Ineffektivität der Absicherung
<b>Cash Flow Hedges</b>						
Währungsrisiko	351	765	-	2.300	- 1.539	-
Rohstoffmarktpreisrisiko	- 1.868	-	-	- 395	-	-
<b>Fair Value Hedges</b>						
Zinsrisiko*	-	-	13	-	-	2
Kombiniertes Zins-/Währungsrisiko*	-	1	3	-	- 18	3

\* Darstellung gegenüber Vorjahr angepasst.

Es ergibt sich die folgende Veränderung der designierten Komponente sowie der Sicherungskosten im kumulierten übrigen Eigenkapital:

in Mio. €	2023						2022					
	Währungsrisiko		Kombiniertes Zins-/Währungsrisiko		Rohstoffmarktpreisrisiko		Währungsrisiko		Kombiniertes Zins-/Währungsrisiko*		Rohstoffmarktpreisrisiko	
	Designierte Komponente	Sicherungskosten	Sicherungskosten	Sicherungskosten	Designierte Komponente	Sicherungskosten	Designierte Komponente	Sicherungskosten	Sicherungskosten	Sicherungskosten	Designierte Komponente	Sicherungskosten
<b>Anfangsbestand zum 1. Januar</b>	2.026	- 1.783	-	- 3	662	-	- 274	- 244	-	15	1.057	-
Wertänderung der Berichtsperiode	1.654	- 103	-	1	- 2.161	-	1.832	- 2.281	-	- 18	517	-
<b>Umgliederung in Gewinn oder Verlust</b>												
Planmäßig beendete Sicherungsbeziehungen	- 1.153	733	-	-	-	-	578	739	-	-	-	-
Vorzeitig beendete Sicherungsbeziehungen	- 150	135	-	-	2	-	- 110	3	-	-	- 17	-
Umgliederung in die Anschaffungskosten der Vorräte	-	-	-	-	291	-	-	-	-	-	- 895	-
<b>Endbestand zum 31. Dezember</b>	<b>2.377</b>	<b>- 1.018</b>	<b>-</b>	<b>- 2</b>	<b>- 1.206</b>	<b>-</b>	<b>2.026</b>	<b>- 1.783</b>	<b>-</b>	<b>- 3</b>	<b>662</b>	<b>-</b>

\* Darstellung gegenüber Vorjahr angepasst.

#### 41 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Folgende Personen und Unternehmen sind nahestehende Personen nach IAS 24:

- Herr Stefan Quandt und Frau Susanne Klatten sowie deren beherrschte Gesellschaften
- der Vorstand und der Aufsichtsrat der BMW Group
- assoziierte Unternehmen, Joint Ventures und verbundene, nicht konsolidierte Tochtergesellschaften sowie der BMW Trust und die BMW Foundation Herbert Quandt

Die Transaktionen der Konzernunternehmen mit nahestehenden Personen sind ausnahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der jeweils beteiligten Parteien zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen, d.h. Bedingungen, die auch anderen Fremdfertigern gewährt werden, abgeschlossen.

Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden durch Gesellschaften der BMW Group im Geschäftsjahr 2023 weder Kredite gewährt noch wurden zu ihren Gunsten Haftungsverhältnisse eingegangen. Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr zu marktüblichen Konditionen mit Gesellschaften der BMW Group Verträge über den Kauf von Fahrzeugen, sonstige Dienstleistungen (inklusive Wartungs- und Reparaturarbeiten) und Geldanlagen, den Vorstand betreffend im niedrigen einstelligen Millionenbereich, abgeschlossen.

Herr Stefan Quandt, Deutschland, ist Aktionär und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der BMW AG. Er ist darüber hinaus alleiniger Gesellschafter und Vorsitzender des Aufsichtsrats der DELTON Health AG, Bad Homburg v.d.H., und der DELTON Technology SE, Bad Homburg v.d.H., sowie alleiniger Gesellschafter der DELTON Logistics S.à r.l., Grevenmacher.

Die DELTON Logistics S.à r.l. hat über ihre Tochtergesellschaften im Geschäftsjahr 2023 für die BMW Group Dienstleistungen im Bereich der Logistik erbracht. Außerdem haben die Unternehmen der von Herrn Quandt gehaltenen DELTON-Beteiligungsgesellschaften von der BMW Group Fahrzeuge im Wege des Leasings erhalten.

Des Weiteren ist Herr Stefan Quandt, Deutschland, mittelbarer Mehrheitsgesellschafter der SOLARWATT GmbH, Dresden. Zwischen der BMW Group und der SOLARWATT GmbH, Dresden, besteht eine Kooperation im Rahmen der Elektromobilität. Hierbei steht die Vermittlung von Photovoltaik-Komplettlösungen für Carports und Dachanlagen an Kunden von BMW i Modellen im Mittelpunkt. Zusätzlich erhält die SOLARWATT GmbH im Rahmen eines Lieferprojekts Batteriezellen und deren Komponenten für die Anwendung im Bereich modularer Heimspeicher. Im Geschäftsjahr 2023 hat die SOLARWATT GmbH, Dresden, neben oben beschriebenen Warenlieferungen auch Fahrzeuge von der BMW Group im Wege des Leasings bezogen.

Frau Susanne Klatten, Deutschland, ist Aktionärin und Mitglied des Aufsichtsrats der BMW AG sowie Aktionärin und stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats der ALTANA AG, Wesel. Die ALTANA AG, Wesel, hat im Geschäftsjahr 2023 von der BMW Group Fahrzeuge vorwiegend im Wege des Leasings erhalten.

Des Weiteren ist Frau Susanne Klatten, Deutschland, alleinige Gesellschafterin und Vorsitzende des Aufsichtsrats der UnternehmerTUM GmbH, Garching. Im Geschäftsjahr 2023 hat die BMW Group Leistungen von der UnternehmerTUM GmbH, Garching, vorwiegend in Form von Beratungsdienstleistungen und Werkstattdienstleistungen bezogen.

Die wesentlichen Transaktionen aus Sicht der Konzernunternehmen mit oben genannten Gesellschaften weisen folgende Umsätze auf:

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Tsd. €								
DELTON Health AG	2.058	2.058	-	-	16	15	-	-
DELTON Logistics S.à.r.l.	753	768	9.698	19.667	29	7	986	1.004
SOLARWATT GmbH	21.452	16.282	60	33	3.083	349	-	11
ALTANA AG	2.900	2.740	1.066	794	361	361	118	108
UnternehmerTUM GmbH	-	-	3.387	3.215	-	-	71	29

Insgesamt wurden an weitere Joint Ventures und assoziierte Unternehmen folgende Lieferungen und Leistungen erbracht beziehungsweise empfangen:

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Mio. €								
Weitere Joint Ventures und assoziierte Unternehmen	4	4	86	63	-	-	17	17

BMW Brilliance wurde am 11. Februar 2022 als Tochterunternehmen der BMW Group vollkonsolidiert, siehe [Textziffer \[2\]](#). Bis zum Tag der Erstkonsolidierung beliefen sich die erbrachten Lieferungen und Leistungen, im Wesentlichen Fahrzeugkomponenten zur Weiterverarbeitung, auf 1.330 Mio. €. Die empfangenen Lieferungen und Leistungen lagen bei 106 Mio. € und waren im Wesentlichen Fahrzeuge und Dienstleistungen.

Die Geschäftsbeziehungen mit den nicht konsolidierten Gesellschaften sind von geringem Umfang.

Der BMW Trust e.V., München, verwaltet treuhänderisch das Fondsvermögen zur Sicherung der Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch eine nahestehende Person der BMW Group nach IAS 24. Der Verein besitzt kein eigenes Vermögen. Er hat im laufenden Geschäftsjahr weder Einnahmen erzielt noch Ausgaben getätigt. Die BMW AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für den BMW Trust e.V., München.

Die BMW Foundation Herbert Quandt, München, ist eine unabhängige Stiftung und aufgrund des maßgeblichen Einflusses der BMW Group eine nahestehende Person nach IAS 24. Im Geschäftsjahr 2023 leistete die BMW Group Spenden in Höhe von 6,0 Mio. € (2022: 5,9 Mio. €) für die laufende Stiftungsarbeit sowie sonstige Dienstleistungen an die BMW Foundation Herbert Quandt. Darüber hinaus liegen keine weiteren Transaktionen vor.

## 42 Aktienbasierte Vergütung

Die BMW Group verfügt über drei aktienbasierte Programme: eines für berechnigte Mitarbeiter, eines für berechnigte Bereichsleiter und eines für die Mitglieder des Vorstands.

### Mitarbeiteraktienprogramm

Im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms wurden im Geschäftsjahr 2023 Stammaktien der BMW AG an berechnigte Mitarbeiter der BMW Group zu vergünstigten Konditionen gewährt (zu Anzahl und Kurs der ausgegebenen Stammaktien siehe [Textziffer \[31\]](#)). Teilnehmer des Programms konnten nach ihrer Wahl Pakete von 10, 20, 30, 40 oder 50 Stammaktien (2022: 10, 20, 35, 50 oder 65 Vorzugsaktien) mit einem Abschlag von jeweils 20,00 € (2022: 16,00 €) je Aktie gegenüber dem Börsenkurs (durchschnittlicher Schlusskurs im Xetra-Handel im Zeitraum vom 1. November bis 6. November 2023: 91,47 €) erwerben. An dem Programm konnten Mitarbeiter teilnehmen, die in einem gegenwärtigen Arbeitsverhältnis zur BMW AG oder einer inländischen 100% igen Beteiligungsgesellschaft der BMW AG stehen, sofern die Geschäftsführung der Beteiligungsgesellschaft die Teilnahme an dem Programm beschlossen hat. Das Arbeitsverhältnis musste zum Zeitpunkt der Bekanntgabe des Programms mindestens ein Jahr ununterbrochen bestanden haben und bis zur Übertragung der Stammaktien fortbestehen.

Die im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms erworbenen Stammaktien unterliegen einer Sperrfrist von vier Jahren, gerechnet vom 1. Januar des Jahres, in dem die Stammaktien erworben wurden. Die Stammaktien sind erstmals für das Geschäftsjahr 2023 dividendenberechnigt.

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 1.290.000 Stammaktien (2022: 1.439.975 Vorzugsaktien) an die Mitarbeiter weitergegeben. Die 1.290.000 Stammaktien wurden im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms erworben. Die 1.439.975 Vorzugsaktien im Vorjahr stammten aus dem Genehmigten Kapital 2019. Über eine Fortsetzung des Programms entscheidet der Vorstand der BMW AG jährlich neu.

Zum 31. Dezember 2023 erfasste die BMW Group einen Personalaufwand aus dem Mitarbeiteraktienprogramm in Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen dem Marktpreis und dem vergünstigten Preis der von Mitarbeitern gekauften Stamm- bzw. Vorzugsaktien in Höhe von 28 Mio. € (2022: 23 Mio. €).

### Bereichsleiter- und Vorstandsprogramm

Sowohl das im Berichtsjahr gültige aktienbasierte Vergütungsprogramm für die Mitglieder des Vorstands als auch das aktienbasierte Vergütungsprogramm für teilnahmeberechnigte Bereichsleiter soll im Sinne einer nachhaltigen Unternehmensführung langfristiges unternehmerisches Handeln honorieren.

Die Mitglieder des Vorstands und teilnahmeberechnigte Bereichsleiter erhalten einen zweckgebundenen Barbetrag (Eigeninvestmentbarbetrag), der nach Abzug von Steuern und Abgaben in Stammaktien der BMW AG zu investieren ist. Die Höhe hängt von der Erreichung bestimmter finanzieller und nichtfinanzieller Ziele im abgelaufenen Geschäftsjahr (Erdienungsjaar) ab.

Die Auszahlung des Eigeninvestmentbarbetrags erfolgt nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Geschäftsjahres vorgelegt wird. Der Erwerb der Stammaktien erfolgt unmittelbar nach der Auszahlung des Eigeninvestmentbarbetrags. Ab Zeitpunkt des Kaufs unterliegen die erworbenen Stammaktien einer Haltepflicht über vier Jahre. Der Zielbetrag für den Eigeninvestmentbarbetrag setzt sich jeweils zur Hälfte aus der RoCE-Komponente und der Komponente strategische Fokusziele zusammen. Für die RoCE-Komponente wird ein RoCE-Faktor ermittelt, der von dem im Gewährungsjaar erreichten RoCE im Segment Automobile abhängt. Für die Komponente strategische Fokusziele werden vor Beginn des Geschäftsjahres mindestens zwei strategische Fokusziele definiert. Für den RoCE im Segment Automobile und jedes strategische Fokusziel werden Mindest-, Ziel- und Maximalwerte festgelegt und Faktoren zugeordnet. Nach Abschluss des Geschäftsjahres werden auf Basis der Zielerreichung die jeweiligen Faktoren ermittelt.

Bis einschließlich 2020 erhielten die Vorstandsmitglieder eine zweckgebundene Barvergütung (Investkomponente) in Höhe von 45% des Bruttobetrags der Tantieme, die nach Abzug von

Steuern und Abgaben in Stammaktien der Gesellschaft investiert werden musste (bis einschließlich 2017 betrug die Investkomponente 20% der Gesamtantiente nach Steuern, die die Mitglieder des Vorstands zuzüglich Steuern und Sozialausgaben als zusätzliche Barvergütung erhalten haben), ebenfalls verbunden mit einer vierjährigen Halteverpflichtung, nach deren Ablauf das Vorstandsmitglied für jeweils drei gehaltene Stammaktien nach Wahl der BMW AG eine zusätzliche Stammaktie der Gesellschaft oder alternativ den Gegenwert in Geld erhielt (Matching-Komponente).

Für den Fall des Todes oder der Invalidität bestehen Sonderregelungen über die vorzeitige Fälligkeit von aktienbasierten Vergütungskomponenten (Matching-Komponente) auf Basis der Zielbeträge und zum Entfall der Haltefrist für Stammaktien, die mit aktienbasierten Vergütungskomponenten erworben wurden. Soweit der Dienstvertrag vorzeitig beendet wird und der Gesellschaft ein außerordentliches Kündigungsrecht zusteht oder das Vorstandsmandat ohne Einvernehmen mit der Gesellschaft niedergelegt wird, verfallen die Ansprüche auf noch nicht ausgezahlte Beträge aus aktienbasierter Vergütung (Matching-Komponente), ein Eigeninvestmentbarbetrag wird auf Basis des Zielbetrags abgerechnet.

Bis einschließlich 2021 verpflichteten sich teilnahmeberechnigte Bereichsleiter, einen Betrag in Höhe von 26% ihrer Ergebnisanterie in Stammaktien der BMW AG zu investieren und die erworbenen Aktien vier Jahre zu halten. Für die Investverpflichtung gewährte die BMW AG einen Betrag in Höhe von 100% des Investmentbetrags als Nettzuschuss.

Nach Erfüllung der vierjährigen Halteverpflichtung erhalten die Teilnehmer für je drei gehaltene Stammaktien nach Wahl der Gesellschaft eine zusätzliche Stammaktie oder den Gegenwert in Geld.

Die zum Bilanzstichtag amtierenden Vorstandsmitglieder halten 112.969 BMW Stammaktien mit bestehender Halteverpflichtung aus aktienbasierter Vergütung für die Geschäftsjahre 2019 bis 2022 (2022: 118.604).

Der Aufwand sowie die entsprechende Berücksichtigung gegen die Gewinnrücklagen für den Eigeninvestmentbarbetrag der teilnahmeberechtigten aktiven Vorstandsmitglieder und Bereichsleiter beträgt 21.776.062 € (2022: 20.175.614 €).

Die aktienbasierte Vergütungskomponente wird vom Gewährungszeitpunkt an bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag sowie am Erfüllungstag zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet, im Personalaufwand erfolgswirksam über den Erdienungszeitraum linear erfasst und als Rückstellung ausgewiesen.

Das Vergütungssystem sieht für die Vorstandsmitglieder für Geschäftsjahre ab 2021 und für die Bereichsleiter für Geschäftsjahre ab 2022 keine Matching-Komponente mehr vor.

Der Barausgleich der aktienbasierten Vergütungskomponente ist mit dem beizulegenden Zeitwert (Schlusskurs der BMW AG Stammaktie im Xetra-Handel am 31. Dezember 2023) zum Bilanzstichtag bewertet.

Der Gesamtbuchwert der Rückstellung für die aktienbasierte Vergütungskomponente der teilnahmeberechtigten aktiven und ehemaligen Vorstandsmitglieder und Bereichsleiter beträgt zum 31. Dezember 2023: 5.982.815 € (2022: 6.971.951 €).

Der Gesamtaufwand aus der aktienbasierten Vergütungskomponente für teilnahmeberechtigte aktive und ehemalige Vorstandsmitglieder und Bereichsleiter beläuft sich im Geschäftsjahr 2023 auf 1.598.368 € (2022: 638.715 €).

#### 43 Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ abgegeben. Die Erklärung wurde auf der Internetseite der Gesellschaft unter [www.bmwgroup.com/entsprechenserklaerung](http://www.bmwgroup.com/entsprechenserklaerung) dauerhaft zugänglich gemacht.

#### 44 Vergütung für Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die im Geschäftsjahr 2023 nach IFRS erfassten Aufwendungen für die Vergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gliedern sich wie folgt:

in Mio. €	2023	2022
<b>Vergütung für die Mitglieder des Vorstands</b>		
Kurzfristig fällige Leistungen	32,9	33,8
Andere langfristig fällige Leistungen	3,2	3,1
Leistungen aus Anlass der Beendigung der Vorstandstätigkeit	5,4	-
Anteilsbasierte Vergütungen	0,2	0,1
<b>Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats</b>		
Kurzfristig fällige Leistungen	5,8	5,5
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>47,5</b>	<b>42,5</b>

Der Aufwand für die aktiven Vorstände aus der bis einschließlich 2020 gültigen aktienbasierten Vergütung beläuft sich auf 0,2 Mio. € (2022: 0,1 Mio. €). Die Rückstellung für die aktienbasierte Vergütungskomponente beträgt 0,9 Mio. € (2022: 1,2 Mio. €).

Die Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen 11,9 Mio. € (2022: 9,7 Mio. €). In diesen Bezügen sind auch die im Rahmen des Ausscheidens von Herrn Dr. Peter und Herrn Nota rückgestellten Beträge enthalten. Diese sind teilweise noch nicht zur Auszahlung gekommen.

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Mitgliedern des Vorstands sind nach IAS 19 mit 16,5 Mio. € (2022: 16,6 Mio. €) zurückgestellt.

Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen ist nach IAS 19 eine Rückstellung in Höhe von 101,6 Mio. € (2022: 93,5 Mio. €) gebildet.

Das Vergütungssystem für Mitglieder des Aufsichtsrats enthält keine Aktienoptionen, Wertzuwachsrechte, die Aktienoptionen

nachgebildet sind, und keine anderen aktienbasierten Vergütungskomponenten.

Satzungsgemäß erhält jedes Aufsichtsratsmitglied der BMW AG ohne vergütungsrelevante Zusatzfunktion neben dem Ersatz seiner angemessenen Auslagen eine feste Vergütung von 200.000 € p.a. zuzüglich eines Sitzungsgeldes von 2.000 € pro Plenumsitzung, an der es teilgenommen hat.

Aufsichtsratsmitglieder mit vergütungsrelevanten Funktionen, wie der Vorsitzende oder stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats, sowie Vorsitzende und Mitglieder von Ausschüssen, sofern der Ausschuss an mindestens drei Tagen des Geschäftsjahres zu einer Sitzung zusammengekommen ist, erhalten aufgrund der zusätzlichen Anforderungen eine höhere Vergütung.

#### Übersicht Vergütung des Aufsichtsrats\*

	Faktor	Betrag in € p.a.
<b>Mitglied des Aufsichtsrats</b>	<b>1,00</b>	<b>200.000</b>
Vorsitzender des Aufsichtsrats	3,00	600.000
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats	2,00	400.000
Vorsitzender des Prüfungsausschusses	2,25	450.000
Vorsitzender eines anderen Ausschusses	2,00	400.000
Mitglied des Prüfungsausschusses	2,00	400.000
Mitglied eines anderen Ausschusses	1,50	300.000

\* Soweit ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere vergütungsrelevante Zusatzfunktionen ausübt, bemisst sich seine Vergütung ausschließlich nach der am höchsten vergüteten Funktion.

Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden durch Gesellschaften der BMW Group im Geschäftsjahr 2023 weder Kredite gewährt noch wurden zu ihren Gunsten Haftungsverhältnisse eingegangen. Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr zu marktüblichen Konditionen mit Gesellschaften der BMW Group Verträge über den Kauf von Fahrzeugen, sonstige Dienstleistungen (inklusive Wartungs- und Reparaturarbeiten) und Geldanlagen abgeschlossen.



Die Ausgestaltung der Vergütung für Mitglieder des Vorstands stellt sich wie folgt dar:

BESTANDTEIL	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
<b>FESTE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE</b>	
Grundvergütung	<p>Mitglied des Vorstands:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,90 Mio. € p. a. (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,05 Mio. € p. a. (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> </ul> <p>Vorstandsvorsitzender:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 1,95 Mio. € p. a.</li> </ul> <p>Grundvergütung wird anteilig monatlich ausgezahlt</p>
Nebenleistungen	Vertragliche Vereinbarung, im Wesentlichen: geldwerte Vorteile aufgrund Nutzung von Dienstfahrzeugen und des BMW Fahrdienstes, Versicherungsleistungen, Zuschüsse zu Sicherheitseinrichtungen, Mitarbeitererrabatte
Ausgleichszahlungen	Der Aufsichtsrat kann bei Neueintritten Zahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und zur Deckung von Umzugskosten gewähren
Altersversorgung	<p>Beitragsorientiertes System mit garantierter Mindestrendite</p> <p>Höhe der Leistung richtet sich nach den auf dem individuellen Ansparkonto gutgeschriebenen Versorgungsbeiträgen und Zinsen, unterschiedliche Auszahlungsformen</p> <p>Versorgungsbeitrag p. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mitglied des Vorstands: 400.000 €</li> <li>Vorstandsvorsitzender: 700.000 €</li> </ul>
Strategiebezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Grundvergütung wirkt dem Eingehen unverhältnismäßig hoher Risiken zur Erreichung kurzfristiger Ziele entgegen und leistet damit Beitrag zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft</li> <li>— Feste Vergütungsbestandteile sind Voraussetzung wettbewerbsfähiger Vergütung zur Gewinnung und Bindung qualifizierter Vorstandsmitglieder</li> </ul>
<b>VARIABLE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE</b>	
<b>Tantieme</b>	
Tantieme (Summe von Ergebniskomponente und Leistungskomponente)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Zielbetrag p. a. (bei 100% Zielerreichung): <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,95 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,15 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 2,10 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> <li>— Obergrenze 180% des Zielbetrags</li> <li>— Auszahlung mit der nächsten Abrechnung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Erdienungsjahres vorgelegt wird</li> <li>— Bemessungszeitraum ein Jahr</li> <li>— Basisgröße p. a. (50% des Zielbetrags der Tantieme): <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,475 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,050 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> <li>— Formel: 50% des Zielbetrags x Ergebnisfaktor</li> <li>— Ergebnisfaktor wird abgeleitet aus einer im Voraus festgelegten Zuordnungsmatrix mit den Parametern Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG und Konzernumsatzrendite nach Steuern im Erdienungsjahr <ul style="list-style-type: none"> <li>— Ergebnisfaktor beträgt 1,0 z. B. bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG von 5,3 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 5,6%</li> <li>— Ergebnisfaktor beträgt 1,5 z. B. bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG von 6,9 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 7,3%</li> <li>— Ergebnisfaktor beträgt 0 bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG &lt; 3,0 Mrd. € oder einer Konzernumsatzrendite nach Steuern &lt; 3,0%</li> </ul> </li> <li>— Ergebnisfaktor kann maximal 1,8 betragen</li> <li>— Maximaler Betrag der Ergebniskomponente p. a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,855 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> </ul>
Ergebniskomponente (entspricht bei 100% Zielerreichung 50% des Zielbetrags)	

BESTANDTEIL	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
<b>Tantieme (Fortsetzung)</b>	
Leistungskomponente (entspricht bei 100% Zielerreichung 50% des Zielbetrags)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Bemessungszeitraum ein Jahr</li> <li>— Basisgröße p. a. (50% des Zielbetrags der Tantieme): <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,475 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,050 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> <li>— Formel: 50% des Zielbetrags x Leistungsfaktor</li> <li>— Vorwiegend qualitative, nichtfinanzielle Kriterien, ausgedrückt in einem Leistungsfaktor, mit dem der Beitrag des Vorstands zur nachhaltigen und langfristigen Entwicklung sowie zur Zukunftsorientierung des Unternehmens bewertet wird</li> <li>— Relevanter Zeitraum ist das Erdienungsjahr</li> <li>— Zusätzliche Trendbetrachtung über mindestens drei Geschäftsjahre</li> <li>— Zusammensetzung des Leistungsfaktors: <ul style="list-style-type: none"> <li>— 50% ressortübergreifende ESG-Ziele</li> <li>— 40% sonstige ressortübergreifende Ziele</li> <li>— 10% individuelle Ziele</li> </ul> </li> <li>— Kriterien für die ressortübergreifenden ESG-Ziele sind insbesondere: Innovationsleistung (ökologisch, z. B. Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen), Entwicklung der Reputation des Unternehmens aufgrund von ESG-Aspekten (z. B. Unternehmenskultur, Förderung Integrität und Compliance), Wandlungsfähigkeit, Attraktivität als Arbeitgeber, Führungsleistung</li> <li>— Kriterien für die sonstigen ressortübergreifenden Ziele sind insbesondere: Marktstellung im Wettbewerbsvergleich, Innovationsleistung (ökonomisch), Entwicklung der Reputation des Unternehmens aufgrund nicht ESG-bezogener Aspekte (z. B. Wahrnehmung am Kapitalmarkt, Markenstärke), Kundenorientierung</li> <li>— Festlegung der Messgrößen und Zielwerte vor Beginn des Geschäftsjahres</li> <li>— Leistungsfaktor kann maximal 1,8 betragen</li> <li>— Maximaler Betrag der Leistungskomponente p. a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,855 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> </ul>
Strategiebezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Ergebniskomponente der Tantieme honoriert Erreichung finanzieller Ziele und fördert ergebnisbezogene Teile der Geschäftsstrategie</li> <li>— Leistungskomponente der Tantieme motiviert zur Verfolgung nichtfinanzieller strategischer Ziele zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft</li> </ul>
<b>Aktienorientierte Vergütung</b>	
Eigeninvestmentbarbetrag	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, einen zweckgebundenen Barbetrag (Eigeninvestmentbarbetrag) nach Abzug von Steuern und Abgaben unmittelbar nach Auszahlung in Stammaktien der Gesellschaft zu investieren</li> <li>— Auszahlung mit der nächsten Abrechnung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Erdienungsjahres vorgelegt wird</li> <li>— Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, die erworbenen Stammaktien mindestens vier Jahre zu halten; die Verpflichtung gilt auch bei einem Ausscheiden aus dem Vorstand (Share Ownership Guideline)</li> <li>— Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre (ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht)</li> </ul>
Berechnung	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Zielbetrag p. a. (bei 100% Zielerreichung): <ul style="list-style-type: none"> <li>— 1,10 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,28 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 2,35 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> <li>— 50% des Zielbetrags abhängig vom im Segment Automobile erreichten RoCE (RoCE-Komponente)</li> <li>— 50% des Zielbetrags abhängig von der Erreichung vorab festgelegter strategischer Fokusziele (Komponente strategische Fokusziele)</li> <li>— Begrenzung bei 180% des Zielbetrags</li> <li>— Auszahlung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Erdienungsjahres vorgelegt wird</li> </ul>

BESTANDTEIL	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
<b>Aktienorientierte Vergütung (Fortsetzung)</b>	
RoCE-Komponente (entspricht bei 100% Zielerreichung 50% des Zielbetrags)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Zielbetrag RoCE-Komponente p. a. (50% des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags):               <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,55 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,175 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> <li>— Formel: 50% des Zielbetrags x RoCE-Faktor</li> <li>— RoCE-Faktor wird abgeleitet aus dem für das Erdienungsjahr erreichten RoCE im Segment Automobile</li> <li>— Festlegung Mindest-, Ziel- und Maximalwerte für den RoCE vor Beginn des Geschäftsjahres</li> <li>— RoCE-Faktor kann maximal 1,8 betragen</li> <li>— Maximaler Betrag der RoCE-Komponente p. a.:               <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,990 Mio. € (1. Bestellperiode= 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,152 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 2,115 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> </ul>
Komponente strategische Fokusziele (entspricht bei 100% Zielerreichung 50% des Zielbetrags)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Zielbetrag Komponente strategische Fokusziele p. a. (50% des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags):               <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,55 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,175 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> <li>— Mindestens zwei strategische Fokusziele abgeleitet aus der strategischen Planung</li> <li>— Gewichtung der strategischen Fokusziele wird vor Beginn des Geschäftsjahres beschlossen</li> <li>— Formel bei zwei strategischen Fokuszielen mit gleicher Gewichtung p. a.:               <ul style="list-style-type: none"> <li>25% des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags x Faktor strategisches Fokusziel 1 + 25% des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags x Faktor strategisches Fokusziel 2</li> </ul> </li> <li>— Festlegung Mindest-, Ziel- und Maximalwerte vor Beginn des Geschäftsjahres</li> <li>— Faktor für das jeweilige strategische Fokusziel kann maximal 1,8 betragen</li> <li>— Maximaler Betrag der Komponente strategische Fokusziele p. a.:               <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,990 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,152 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 2,115 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> </ul>
Strategiebezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Eigeninvestmentbarbetrag hängt in der Zielausprägung zu 50% von Finanzkennzahl RoCE ab, ist damit unmittelbar mit einer wesentlichen Zielgröße für die Unternehmensstrategie verknüpft und bildet den Anspruch der BMW AG ab, eine signifikante Prämie auf die Kapitalkosten zu erwirtschaften</li> <li>— Übrige 50% des Eigeninvestmentbarbetrags fördern die Erreichung strategischer Fokusziele und tragen somit zum operativen Unternehmenserfolg auf strategisch besonders bedeutsamen Gebieten bei</li> <li>— Verpflichtung zum Kauf von Stammaktien des Unternehmens und Haltefrist von vier Jahren motiviert zusätzlich zur Unterstützung der langfristigen positiven Entwicklung der Gesellschaft</li> </ul>
<b>Malus- und Clawback-Regelungen</b>	
Malus	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Vereinbarung über Einbehalt variabler Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance Verstößen oder (als vorläufiger Malus) begründetem Verdacht</li> <li>— Malus grundsätzlich auch nach Ausscheiden aus dem Vorstand möglich</li> </ul>
Clawback	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Vereinbarung über Rückforderung bereits ausbezahlter variabler Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance Verstößen, unrichtigen Berechnungsgrundlagen oder fehlerhaften Abschlüssen</li> <li>— Rückforderung grundsätzlich auch nach Ausscheiden aus dem Vorstand möglich</li> </ul>

## 45 Nachtragsbericht

Nach dem Ende des Berichtszeitraums sind keine Ereignisse eingetreten, die eine besondere Bedeutung für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW Group haben.

## SEGMENTINFORMATIONEN

### 46 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

#### Informationen zu den berichtspflichtigen Segmenten

Im Rahmen der Segmentberichterstattung werden die Aktivitäten der BMW Group gemäß IFRS 8 nach Geschäftssegmenten abgegrenzt. Die Aufgliederung orientiert sich an der internen Steuerung sowie Berichterstattung und berücksichtigt die organisatorische Ausrichtung der BMW Group auf Basis unterschiedlicher Produkte und Dienstleistungen der berichtspflichtigen Segmente.

Die Aktivitäten der BMW Group werden in die Geschäftssegmente Automobile, Motorräder, Finanzdienstleistungen und Sonstige Gesellschaften aufgeteilt.

Im Segment Automobile entwickelt, fertigt, montiert und vertreibt die BMW Group unter den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce Personenwagen mit rein elektrischem Antrieb, Plug-in-Hybrid-Antrieb und mit hocheffizientem Verbrennungsmotor sowie Ersatzteile, Zubehör und Mobilitätsdienstleistungen. Der Vertrieb von Produkten der Marken BMW und MINI erfolgt in Deutschland durch die Niederlassungen der BMW AG und rechtlich selbstständige Vertragshändler. Der Auslandsvertrieb wird überwiegend von Tochterunternehmen sowie in einigen Märkten von unabhängigen Importeuren übernommen. Der Vertrieb von Fahrzeugen der Marke Rolls-Royce erfolgt in ausgewählten Märkten über Tochterunternehmen, in den übrigen Märkten durch selbstständige Vertragshändler.

Im Segment Motorräder sind die Entwicklung, Fertigung, Montage und der Vertrieb von Motorrädern einschließlich des Ersatzteil- und Zubehörgeschäfts ausgewiesen.

Dem Segment Finanzdienstleistungen sind im Wesentlichen das Leasing von Automobilen und Motorrädern, die Kreditfinanzierung für Kunden und Händler, das markenübergreifende Flottengeschäft, das Einlagengeschäft sowie das Versicherungsgeschäft zugeordnet.

Im Segment Sonstige Gesellschaften werden die Holding- und Konzernfinanzierungsgesellschaften ausgewiesen. Ferner ist in diesem Segment die operative, nicht den übrigen Segmenten zugeordnete Bavaria Lloyd Reisebüro GmbH enthalten.

#### Interne Steuerung und Berichterstattung

Den Segmentinformationen liegen grundsätzlich die gleichen Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie dem Konzernabschluss zugrunde. Ausnahmen hiervon bilden segmentübergreifende Garantien, für die die entsprechende Ergebnisauswirkung nach der internen Steuerung dem jeweiligen Segment zugeordnet wird. Darüber hinaus sind konzerninterne Rückkaufvereinbarungen nach IFRS 15, die zwischen den Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen bestehen, sowie Wertminderungen auf konzerninterne Forderungen und Wertänderungen der konsolidierten sonstigen Finanzanlagen nach IFRS 9 ausgenommen. Konzerninterne Leasingverhältnisse werden in der internen Steuerung und Berichterstattung nicht nach IFRS 16 abgebildet und führen daher gemäß IFRS 8 zu keinen Änderungen in der Segmentdarstellung. Forderungen und Verbindlichkeiten, Rückstellungen, Erträge und Aufwendungen sowie Ergebnisse zwischen den Segmenten werden in den Konsolidierungen eliminiert. Konzerninterne Umsätze erfolgen zu marktüblichen Preisen. Zentrale Kostenbestandteile sind in den jeweiligen Segmenten enthalten, die jedoch nicht zahlungswirksam ausgeglichen werden.

Entscheidungsträger im Hinblick auf die Ressourcenallokation und die Bewertung der Ertragskraft der berichtspflichtigen Segmente ist der Gesamtvorstand. In den jeweiligen Geschäftssegmenten werden hierzu unterschiedliche Erfolgs- und Vermögensgrößen herangezogen.

Die Segmente Automobile und Motorräder werden auf Basis der Gesamtkapitalrendite RoCE (Return on Capital Employed) gesteuert. Somit ist das Ergebnis vor Finanzergebnis die maßgebliche Segmentergebnisgröße. Als korrespondierende Segmentvermögensgröße zur Beurteilung der Ressourcenallokation dient das eingesetzte Kapital. Das eingesetzte Kapital beinhaltet die Summe aus immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Net Working Capital, das die Bilanzpositionen Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen umfasst.

Für weitere Informationen wird auf die Ausführungen zur operativen Steuerung auf Segmentebene im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Im Segment Finanzdienstleistungen wird der Erfolg anhand der Eigenkapitalrendite RoE (Return on Equity) gemessen. Die maßgebliche Segmentergebnisgröße ist somit das Ergebnis vor Steuern. Basis für die Beurteilung der Ressourcenallokation stellt das Nettovermögen dar. Das Nettovermögen (Segmentvermögenswerte) umfasst sämtliche Vermögenswerte abzüglich der Gesamtschulden.

Der Erfolg des Segments Sonstige Gesellschaften wird nach dem Ergebnis vor Steuern beurteilt. Der korrespondierende Segmentvermögenswert zur Steuerung der sonstigen Gesellschaften sind die Aktiva abzüglich der aktiven Ertragsteuerpositionen und der konzerninternen Finanzanlagen.

Die Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Umsätze mit Fremden	118.266	105.834	3.255	3.194	33.976	33.581	1	1	-	-	155.498	142.610
Umsätze mit anderen Segmenten	14.011	17.768	- 41	- 18	2.251	1.541	10	7	- 16.231	- 19.298	-	-
<b>Umsätze gesamt</b>	<b>132.277</b>	<b>123.602</b>	<b>3.214</b>	<b>3.176</b>	<b>36.227</b>	<b>35.122</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>- 16.231</b>	<b>- 19.298</b>	<b>155.498</b>	<b>142.610</b>
Segmentergebnis	12.981	10.635	259	257	2.962	3.205	- 100	995	994	8.417	17.096	23.509
Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	- 159	- 100	-	-	-	-	-	-	-	-	- 159	- 100
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	11.239	10.354	184	171	24.896	21.150	-	-	- 5.952	- 5.038	30.367	26.637
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	8.826	8.433	116	101	9.759	10.016	-	-	- 4.136	- 4.094	14.565	14.456

in Mio. €	Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Segmentvermögenswerte	66.168	62.519	1.190	1.127	16.573	17.737	95.145	95.727	71.814	69.816	250.890	246.926
At Equity bewertete Beteiligungen	443	420	-	-	-	-	-	-	-	-	443	420

Die im Geschäftsjahr 2023 in den Vorräten erfassten Wertminderungen auf den Nettoveräußerungswert belasten das Segmentergebnis des Segments Automobile in Höhe von 189 Mio. € (2022: 112 Mio. €). Die vorgenommenen Wertaufholungen entlasten das Segmentergebnis des Segments Automobile in Höhe von 13 Mio. € (2022: 11 Mio. €).

Das Segmentergebnis des Segments Finanzdienstleistungen wurde in Höhe von 616 Mio. € (2022: 578 Mio. €) durch Wertminderungsaufwendungen in den vermieteten Erzeugnissen belastet. Bei den vermieteten Erzeugnissen fanden Wertaufholungen in Höhe von 289 Mio. € (2022: 300 Mio. €) statt.

Im Segmentergebnis des Segments Sonstige Gesellschaften sind Zinsen und ähnliche Erträge in Höhe von 3.403 Mio. € (2022: 1.543 Mio. €) sowie Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von 2.372 Mio. € (2022: 1.539 Mio. €) enthalten.

Die Angaben zu den Investitionen und Abschreibungen beziehen sich auf die langfristigen Vermögenswerte Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und vermietete Erzeugnisse.

Die Überleitungen der Summen der Segmentgrößen auf die entsprechenden Konzerngrößen stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	2023	2022
<b>Überleitung Segmentergebnis</b>		
Summe der Segmente	16.102	15.092
Finanzergebnis Automobile	- 339	8.283
Finanzergebnis Motorräder	- 1	12
Segmentübergreifende Konsolidierungen	1.334	122
<b>Ergebnis vor Steuern Konzern</b>	<b>17.096</b>	<b>23.509</b>
<b>Überleitung Investitionen in langfristige Vermögenswerte</b>		
Summe der Segmente	36.319	31.675
Segmentübergreifende Konsolidierungen	- 5.952	- 5.038
<b>Investitionen in langfristige Vermögenswerte Konzern</b>	<b>30.367</b>	<b>26.637</b>
<b>Überleitung Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte</b>		
Summe der Segmente	18.701	18.550
Segmentübergreifende Konsolidierungen	- 4.136	- 4.094
<b>Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte Konzern</b>	<b>14.565</b>	<b>14.456</b>

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
<b>Überleitung Segmentvermögenswerte</b>		
Summe der Segmente	179.076	177.110
Finanzielle und übrige Aktiva Automobile	63.554	71.742
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen Automobile	13.906	12.763
Finanzielle und übrige Aktiva Motorräder	61	50
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen Motorräder	566	494
Gesamtschulden Finanzdienstleistungen	133.819	131.676
Nicht operative Aktiva Sonstige Gesellschaften	22.982	23.072
Segmentübergreifende Konsolidierungen	- 163.074	- 169.981
<b>Summe Aktiva Konzern</b>	<b>250.890</b>	<b>246.926</b>

In der Überleitung der Segmentgrößen auf die entsprechenden Konzerngrößen werden konzerninterne Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten ausgewiesen. Die Umsätze mit anderen Segmenten resultieren vorwiegend aus Verkäufen von Fahrzeugen, für die das Segment Finanzdienstleistungen einen Finanzierungs- oder Leasingvertrag abgeschlossen hat. Die segmentübergreifenden Konsolidierungen in der Überleitung des Konzernergebnisses vor Steuern, der Investitionen und Abschreibungen ergeben sich im Wesentlichen aus Verkäufen von Fahrzeugen des Segments Automobile, die anschließend als Leasingfahrzeuge im Segment Finanzdienstleistungen bilanziert werden. In der Überleitung der Segmentvermögenswerte auf die Konzernaktiva sind die Konsolidierungen überwiegend auf konzerninterne Schuldverhältnisse zurückzuführen.

Bei den Informationen nach Regionen richten sich die Außenumsätze nach dem Sitz der Kunden. Die Angaben zu den langfristigen Vermögenswerten beziehen sich auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und vermietete Erzeugnisse. Die Konsolidierungen bei den langfristigen Vermögenswerten betreffen die vermieteten Erzeugnisse.

Informationen nach Regionen in Mio. €	Außenumsätze		Langfristige Vermögenswerte	
	2023	2022	2023	2022
Deutschland	18.829	15.413	44.012	43.175
China	40.833	41.881	13.961	16.087
USA	31.845	28.751	19.106	18.919
Übriges Europa	39.848	36.032	22.158	19.350
Übriges Asien	15.689	12.805	3.255	2.903
Übriges Amerika	5.386	4.941	2.926	3.003
Sonstige Regionen	3.068	2.787	285	332
Konsolidierungen	-	-	- 7.297	- 7.047
<b>Konzern</b>	<b>155.498</b>	<b>142.610</b>	<b>98.406</b>	<b>96.722</b>

## AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES ZUM 31. DEZEMBER 2023

### 47 Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2023

Nachfolgend wird der Anteilsbesitz der BMW AG gemäß §§ 285 und 313 HGB dargestellt. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen unterbleiben, soweit sie nach §§ 286 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 und 313 Absatz 3 Satz 4 HGB für die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW AG von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem ist in dieser Aufstellung kenntlich gemacht, welche Tochterunternehmen die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Absatz 3 HGB beziehungsweise § 264 b HGB für die Offenlegung der Abschlüsse oder die Erstellung eines Lageberichts beziehungsweise Anhangs in Anspruch nehmen (Fußnote 5, 6). Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der BMW AG der befreiende Konzernabschluss.

### Verbundene Unternehmen der BMW AG zum 31. Dezember 2023

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
<b>INLAND<sup>1</sup></b>			
BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München <sup>3,6</sup>	11.559	-	100
BMW Beteiligungs GmbH & Co. KG, München <sup>5</sup>	6.139	1	100
BMW Bank GmbH, München <sup>3</sup>	2.075	-	100
BMW Finanz Verwaltungs GmbH, München	250	32	100
BMW Vertriebszentren Verwaltungs GmbH, München	200	14	100
BMW Anlagen Verwaltungs GmbH, München <sup>3,6</sup>	179	-	100
Parkhaus Oberwiesenfeld GmbH, München	129	12	100
Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH, München <sup>4</sup>	-	-	100
Alphabet International GmbH, München <sup>4,5,6</sup>	-	-	100
Bavaria Wirtschaftsagentur GmbH, München <sup>3,5,6</sup>	-	-	100
BMW Fahrzeugtechnik GmbH, Eisenach <sup>3,5,6</sup>	-	-	100
BMW Hams Hall Motoren GmbH, München <sup>4,5,6</sup>	-	-	100
BMW High Power Charging Beteiligungs GmbH, München <sup>4,6</sup>	-	-	100
BMW M GmbH Gesellschaft für individuelle Automobile, München <sup>3,5,6</sup>	-	-	100
BMW Vermögensverwaltungs GmbH, München	-	-	100
Bürohaus Petuelring GmbH, München	-	-	100
LARGUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, München	-	-	100
Rolls-Royce Motor Cars GmbH, München <sup>4,5,6</sup>	-	-	100
BAVARIA-LLOYD Reisebüro GmbH, München	-	-	51

## Konzernanhang

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
<b>AUSLAND<sup>2, 10</sup></b>			
<b>Europa</b>			
BMW Holding B.V., Den Haag	29.648	6.990	100
BMW International Holding B.V., Rijswijk	11.458	668	100
BMW Österreich Holding GmbH, Steyr	4.149	411	100
BMW (Schweiz) AG, Dielsdorf	1.489	105	100
BMW España Finance S.L., Madrid	1.468	45	100
BMW (UK) Holdings Ltd., Farnborough	1.459	635	100
BMW Financial Services (GB) Ltd., Farnborough	1.054	117	100
BMW Motoren GmbH, Steyr	957	90	100
BMW i Ventures SCS SICAV-RAIF, Senningerberg	643	- 59	100
BMW Finance S.N.C., Guyancourt	599	43	100
BMW (UK) Manufacturing Ltd., Farnborough	581	104	100
BMW (UK) Ltd., Farnborough	383	144	100
BMW Finance N.V., Den Haag	316	- 370	100
ALPHABET (GB) Ltd., Farnborough	296	148	100
BMW France S.A., Montigny-le-Bretonneux	289	88	100
BMW Austria Leasing GmbH, Salzburg	265	2	100
Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Farnborough	241	112	100
BMW Iberica S.A., Madrid	239	46	100
BMW Russland Trading OOO, Moskau	227	- 13	100
BMW International Investment B.V., Den Haag	207	- 95	100
BMW Italia S.p.A., San Donato Milanese	203	81	100
Alphabet France Fleet Management S.A.S., Saint-Quentin-en-Yvelines	198	68	100
BMW Financial Services Nederland B.V., Breda	194	60	100
BMW Austria Bank GmbH, Salzburg	189	10	100
BMW Manufacturing Hungary Kft., Debrecen <sup>9</sup>	167	- 28	100
BMW Finanzdienstleistungen (Schweiz) AG, Dielsdorf	159	14	100
BMW Vertriebs GmbH, Salzburg	134	51	100
BMW Malta Ltd., Floriana	124	8	100
Alphabet Belgium Long Term Rental NV, Aartselaar	113	41	100
BMW Financial Services Scandinavia AB, Sollentuna	112	42	100



## Konzernanhang

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
Bavaria Reinsurance Malta Ltd., Floriana	110	2	100
BMW Belgium Luxembourg S.A./N.V., Bornem	110	82	100
OOO BMW Bank, Moskau	102	4	100
Alphabet España Fleet Management S.A.U., Madrid	-	-	100
Alphabet Fuhrparkmanagement (Schweiz) AG, Dielsdorf	-	-	100
Alphabet Italia S.p.A., Trento	-	-	100
Alphabet Luxembourg S.A., Leudelange	-	-	100
Alphabet Polska Fleet Management Sp. z o.o., Warschau	-	-	100
BiV Carry I SCS, Senningerberg	-	-	100
BiV Carry II SCS, Senningerberg	-	-	100
BMW (UK) Capital plc, Farnborough	-	-	100
BMW Austria GmbH, Salzburg	-	-	100
BMW Automotive (Ireland) Ltd., Dublin	-	-	100
BMW Bulgaria EOOD, Sofia	-	-	100
BMW Central Medical Trustees Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW China Capital B.V., Den Haag	-	-	100
BMW Czech Republic s.r.o., Prag	-	-	100
BMW Danmark A/S, Kopenhagen	-	-	100
BMW Distribution S.A.S., Vélizy-Villacoublay	-	-	100
BMW España Finance S.L., Madrid	-	-	100
BMW Financial Services (Ireland) DAC, Dublin	-	-	100
BMW Financial Services Belgium S.A./N.V., Bornem	-	-	100
BMW Financial Services Denmark A/S, Kopenhagen	-	-	100
BMW Financial Services Polska Sp. z o.o., Warschau	-	-	100
BMW Hellas Trade of Cars A.E., Athen	-	-	100
BMW Hungary Kft., Vecsés	-	-	100
BMW Italia Retail S.r.l., Rom	-	-	100
BMW Nederland B.V., Den Haag	-	-	100
BMW Norge AS, Fornebu	-	-	100
BMW Northern Europe AB, Stockholm	-	-	100
BMW Portugal Lda., Porto Salvo	-	-	100
BMW Renting (Portugal) Lda., Porto Salvo	-	-	100

## Konzernanhang

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
BMW Romania S.R.L., Bukarest	-	-	100
BMW Slovenia, distribucija motornih vozil, d.o.o., Ljubljana	-	-	100
BMW Slovenská republika s.r.o., Bratislava	-	-	100
Oy BMW Suomi AB, Helsinki	-	-	100
Park Lane Ltd., Farnborough	-	-	100
Riley Motors Ltd., Farnborough	-	-	100
Swindon Pressings Ltd., Farnborough	-	-	100
Triumph Motor Company Ltd., Farnborough	-	-	100
Bavarian Sky Europe S.A., Compartment Swiss Auto Lease A, Luxemburg <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment A, Luxemburg <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Leases 6, Luxemburg <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Leases 7, Luxemburg <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Leases 8, Luxemburg <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Loans 10, Luxemburg <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Loans 11, Luxemburg <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Loans 12, Luxemburg <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Luxemburg <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky UK 4 plc, London <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky UK 5 plc, London <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky UK A Ltd., London <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky UK B Ltd., London <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky UK C Ltd., London <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky UK D Ltd., London <sup>11</sup>	-	-	0
<b>Amerika</b>			
BMW (US) Holding Corp., Wilmington, Delaware	2.643	1.877	100
BMW Manufacturing Co., LLC, Wilmington, Delaware	2.415	583	100
BMW of North America, LLC, Wilmington, Delaware	2.232	1.228	100
BMW Bank of North America Inc., Salt Lake City, Utah	1.534	207	100
Financial Services Vehicle Trust, Wilmington, Delaware	832	- 105	100
BMW Canada Inc., Richmond Hill, Ontario	760	162	100
BMW Financial Services NA, LLC, Wilmington, Delaware	665	558	100
BMW do Brasil Ltda., Araquari	551	197	100

## Konzernanhang

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
BMW SLP, S.A. de C.V., Villa de Reyes	403	107	100
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Delaware	309	- 245	100
BMW Acquisitions Ltda., São Paulo	-	-	100
BMW Auto Leasing LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Consolidation Services Co., LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW de Argentina S.A., Buenos Aires	-	-	100
BMW de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt	-	-	100
BMW Extended Service Corporation, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Facility Partners LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Financeira S.A. Credito, Financiamento e Investimento, São Paulo	-	-	100
BMW Financial Services de Mexico S.A. de C.V. SOFOM, Mexiko-Stadt	-	-	100
BMW Floorplan Master Owner Trust, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW FS Funding Corporation, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW FS Receivables Corporation, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW FS Securities LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Insurance Agency, Inc., Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Leasing do Brasil, S.A., São Paulo	-	-	100
BMW Manufacturing Indústria de Motos da Amazônia Ltda., Manaus	-	-	100
BMW Manufacturing LP, Woodcliff Lake, New Jersey	-	-	100
BMW of Manhattan, Inc., Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Receivables 1 Inc., Richmond Hill, Ontario	-	-	100
BMW Receivables 2 Inc., Richmond Hill, Ontario	-	-	100
BMW Receivables Ltd. Partnership, Richmond Hill, Ontario	-	-	100
Rolls-Royce Motor Cars NA, LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
SB Acquisitions, LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW 2021-A Lease Conduit, Wilmington, Delaware <sup>11</sup>	-	-	0
BMW 2022-A Lease Conduit, Wilmington, Delaware <sup>11</sup>	-	-	0
BMW 2023-A Lease Conduit, Wilmington, Delaware <sup>11</sup>	-	-	0
BMW Canada Auto Trust 2021-1, Richmond Hill, Ontario <sup>11</sup>	-	-	0
BMW Canada Auto Trust 2022-1, Richmond Hill, Ontario <sup>11</sup>	-	-	0
BMW Canada Auto Trust 2023-1, Richmond Hill, Ontario <sup>11</sup>	-	-	0
BMW Vehicle Lease Trust 2021-2, Wilmington, Delaware <sup>11</sup>	-	-	0

## Konzernanhang

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
BMW Vehicle Lease Trust 2022-1, Wilmington, Delaware <sup>11</sup>	-	-	0
BMW Vehicle Lease Trust 2023-1, Wilmington, Delaware <sup>11</sup>	-	-	0
BMW Vehicle Lease Trust 2023-2, Wilmington, Delaware <sup>11</sup>	-	-	0
BMW Vehicle Owner Trust 2020-A, Wilmington, Delaware <sup>11</sup>	-	-	0
BMW Vehicle Owner Trust 2022-A, Wilmington, Delaware <sup>11</sup>	-	-	0
BMW Vehicle Owner Trust 2023-A, Wilmington, Delaware <sup>11</sup>	-	-	0
BMWCA 2023-A SMBC, Richmond Hill, Ontario <sup>11</sup>	-	-	0
<b>Afrika</b>			
BMW (South Africa) (Pty) Ltd., Pretoria	670	71	100
BMW Financial Services (South Africa) (Pty) Ltd., Midrand	172	14	100
SuperDrive Investments (RF) Ltd., Kapstadt <sup>11</sup>	-	-	0
<b>Asien</b>			
BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang	7.882	4.148	75
BMW Automotive Finance (China) Co. Ltd., Peking	2.596	241	100
BMW China Investment Ltd., Peking	1.019	376	100
BMW Financial Services Korea Co., Ltd., Seoul	748	9	100
BMW Japan Finance Corp., Tokio	424	52	100
BMW Japan Corp., Tokio	390	101	100
Herald International Financial Leasing Co., Ltd., Tianjin	345	35	100
BMW Korea Co., Ltd., Seoul	273	114	100
BMW Leasing (Thailand) Co., Ltd., Bangkok	213	21	100
BMW China Automotive Trading Ltd., Peking	126	316	100
BMW India Financial Services Private Ltd., Gurgaon	105	8	100
BMW (Thailand) Co., Ltd., Bangkok	-	-	100
BMW Asia Pacific Capital Pte Ltd., Singapur	-	-	100
BMW Asia Pte. Ltd., Singapur	-	-	100
BMW Asia Technology Centre Sdn Bhd, Kuala Lumpur	-	-	100
BMW China Services Ltd., Peking	-	-	100
BMW Credit (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur	-	-	100
BMW Holding Malaysia Sdn Bhd, Kuala Lumpur	-	-	100
BMW India Private Ltd., Gurgaon	-	-	100
BMW Lease (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur	-	-	100

## Konzernanhang

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
BMW Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Rayong	-	-	100
BMW Tokyo Corp., Tokio	-	-	100
PT BMW Indonesia, Jakarta	-	-	100
BMW Malaysia Sdn Bhd, Kuala Lumpur	-	-	51
2019-2 ABL, Tokio <sup>11</sup>	-	-	0
2019-3 ABL, Tokio <sup>11</sup>	-	-	0
2020-1 ABL, Tokio <sup>11</sup>	-	-	0
2021-1 ABL, Tokio <sup>11</sup>	-	-	0
2021-2 ABL, Tokio <sup>11</sup>	-	-	0
2022-1 ABL, Tokio <sup>11</sup>	-	-	0
2023-1 ABL, Tokio <sup>11</sup>	-	-	0
2023-2 ABL, Tokio <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky China 2021-3, Peking <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky China 2022-1, Peking <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky China 2022-2, Peking <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky China 2023-1, Peking <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky China Leasing 2022-1, Tianjin <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky China Leasing 2023-1, Tianjin <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky Korea 2022-1, Seoul <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky Korea 2022-A, Seoul <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky Korea 2023-1, Seoul <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky Korea 2023-2, Seoul <sup>11</sup>	-	-	0
Bavarian Sky Korea 2023-A, Seoul <sup>11</sup>	-	-	0
<b>Ozeanien</b>			
BMW Australia Finance Ltd., Mulgrave	182	2	100
BMW Australia Ltd., Melbourne	161	64	100
BMW Financial Services New Zealand Ltd., Auckland	-	-	100
BMW Melbourne Pty. Ltd., Melbourne	-	-	100
BMW New Zealand Ltd., Auckland	-	-	100
BMW Sydney Pty. Ltd., Sydney	-	-	100
Bavarian Sky Australia Trust A, Mulgrave <sup>11</sup>	-	-	0
BMW Australia Trust 2011-2, Mulgrave <sup>11</sup>	-	-	0

### Nicht konsolidierte Unternehmen der BMW AG zum 31. Dezember 2023

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
<b>INLAND<sup>7</sup></b>			
BMW Fleet GmbH, München <sup>4</sup>	-	-	100
Automag GmbH, München	-	-	100
BMW Car IT GmbH, München <sup>4</sup>	-	-	100
BMW i Ventures GmbH, München	-	-	100
<b>AUSLAND<sup>7</sup></b>			
<b>Europa</b>			
Alphabet Insurance Services Polska sp. z o.o., Warschau	-	-	100
BLMC Ltd., Bracknell <sup>10</sup>	-	-	100
BMW (GB) Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW (UK) Investments Ltd., Bracknell <sup>10</sup>	-	-	100
BMW (UK) Pensions Services Ltd., Hams Hall	-	-	100
BMW Car Club Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW Drivers Club Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW Financial Services Czech Republic s.r.o., Prag	-	-	100
BMW Financial Services Slovakia s.r.o., Bratislava	-	-	100
BMW Group Benefit Trust Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW Mobility Development Center s.r.o., Prag	-	-	100
BMW Motorsport Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW Poland sp. z o.o., Warschau	-	-	100
BMW Russland Automotive OOO, Kaliningrad	-	-	100
BMW Services Ltd., Bracknell <sup>10</sup>	-	-	100
John Cooper Garages Ltd., Farnborough	-	-	100
John Cooper Works Ltd., Farnborough	-	-	100
OOO BMW Leasing, Moskau	-	-	100
<b>Amerika</b>			
217-07 Northern Boulevard Corporation, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Experience Centre Inc., Richmond Hill, Ontario	-	-	100
BMW i Ventures, Inc., Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW i Ventures, LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100

## Konzernanhang

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
BMW Mobility Services, LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Operations Corp., Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Shared Services, LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Technology Corp., Wilmington, Delaware	-	-	100
Designworks/USA, Inc., Newbury Park, California	-	-	100
MINI Business Innovation, LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
MINI Canada Inc., Richmond Hill, Ontario	-	-	100
Urban X Accelerator SPV, LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
<b>Afrika</b>			
BMW Automobile Distributors (Pty) Ltd., Midrand	-	-	100
BPF Midrand Property Holdings (Pty) Ltd., Midrand	-	-	100
<b>Asien</b>			
BMW (China) Insurance Brokers Co. Ltd., Peking	-	-	100
BMW Finance (United Arab Emirates) FZE, Dubai	-	-	100
BMW Financial Services Singapore Pte Ltd., Singapur	-	-	100
BMW Hong Kong Services Ltd., Hongkong	-	-	100
BMW India Foundation, Gurgaon	-	-	100
BMW India Leasing Private Ltd., Gurgaon	-	-	100
BMW Insurance Broker (Thailand) Co., Ltd., Bangkok	-	-	100
BMW Insurance Services Korea Co. Ltd., Seoul	-	-	100
BMW Middle East Retail Competency Centre DWC-LLC, Dubai	-	-	100
BMW Parts Manufacturing (Thailand) Co. Ltd., Rayong Province	-	-	100
BMW Technology Office Israel Ltd., Tel Aviv	-	-	100
Herald Hezhong (Beijing) Automotive Trading Co., Ltd., Peking	-	-	100
Ling Yue Digital Information Technology Co., Ltd., Peking	-	-	100
BMW Philippines Corp., Manila	-	-	70
BMW Financial Services Hong Kong Ltd., Hongkong	-	-	51
BMW ArcherMind Information Technology Co., Ltd., Nanjing	-	-	50

### Assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftliche Tätigkeiten der BMW AG zum 31. Dezember 2023

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
<b>Gemeinschaftsunternehmen - at Equity bewertet</b>			
<b>INLAND</b>			
YOUR NOW Holding GmbH, München <sup>8</sup>	77	- 168	50
<b>Assoziierte Unternehmen - at Equity bewertet</b>			
<b>INLAND</b>			
IONITY Holding GmbH & Co. KG, München <sup>8</sup>	573	- 54	15
<b>AUSLAND</b>			
THERE Holding B.V., Rijswijk <sup>8</sup>	973	- 339	31
IONNA LLC, Torrance	-	-	17
Solid Power, Inc., Wilmington, Delaware	-	-	6
<b>Gemeinschaftliche Tätigkeiten - anteilig konsolidiert</b>			
<b>AUSLAND</b>			
Spotlight Automotive Ltd., Zhangjiagang <sup>8</sup>	-	-	50
<b>Nicht at Equity bewertete oder anteilig konsolidierte Unternehmen</b>			
<b>INLAND<sup>7</sup></b>			
Encory GmbH, Unterschleißheim	-	-	50
The Retail Performance Company GmbH, München	-	-	50
IDEALworks GmbH, München	-	-	49
PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR, Gaimersheim	-	-	20
<b>AUSLAND<sup>7</sup></b>			
BMW AVTOTOR Holding B.V., Amsterdam	-	-	50
Critical TechWorks S.A., Porto	-	-	50
BMW Albatha Finance PSC, Dubai	-	-	40
BMW Albatha Leasing, LLC, Dubai	-	-	40
Bavarian & Co Co., Ltd., Incheon	-	-	20



**Beteiligungen der BMW AG zum 31. Dezember 2023**

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
<b>INLAND<sup>7</sup></b>			
IVM Industrie-Verband Motorrad GmbH & Co. Dienstleistungs KG, Essen	-	-	28
SGL Carbon SE, Wiesbaden	-	-	18
Hubject GmbH, Berlin	-	-	16
Joblinge gemeinnützige AG Leipzig, Leipzig	-	-	16
Joblinge gemeinnützige AG Berlin, Berlin	-	-	10
Racer Benchmark Group GmbH, Landsberg am Lech	-	-	8
Joblinge gemeinnützige AG München, München	-	-	6
Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz GmbH, Kaiserslautern	-	-	5
GSB Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH, Baar-Ebenhausen	-	-	3
<b>AUSLAND<sup>7</sup></b>			
Northvolt AB, Stockholm	-	-	3

<sup>1</sup> Die Werte der inländischen verbundenen Unternehmen entsprechen den nach HGB-Vorschriften aufgestellten Abschlüssen.

<sup>2</sup> Die Werte der ausländischen verbundenen Unternehmen entsprechen den nach einheitlichen IFRS aufgestellten Abschlüssen. Die Umrechnung der Auslandswerte erfolgt für Eigenkapital und Ergebnis mit dem Stichtagskurs.

<sup>3</sup> Ergebnisübernahmevertrag mit der BMW AG.

<sup>4</sup> Ergebnisübernahmevertrag mit einer Tochtergesellschaft der BMW AG.

<sup>5</sup> Inanspruchnahme der Befreiung nach § 264 Absatz 3 beziehungsweise § 264b HGB hinsichtlich der Erstellung des Lageberichts.

<sup>6</sup> Inanspruchnahme der Befreiung nach § 264 Absatz 3 beziehungsweise § 264b HGB hinsichtlich der Offenlegung.

<sup>7</sup> Wegen ihrer insgesamt untergeordneten Bedeutung für den Konzernabschluss werden diese Unternehmen nicht konsolidiert beziehungsweise at Equity bewertet.

<sup>8</sup> Die Werte bei den at Equity bewerteten und quotal konsolidierten Unternehmen entsprechen den nach einheitlichen IFRS aufgestellten Abschlüssen. Die Umrechnung der Auslandswerte erfolgt für das Eigenkapital mit dem Stichtagskurs und für das Ergebnis mit dem Durchschnittskurs.

<sup>9</sup> Erstkonsolidierung.

<sup>10</sup> Entkonsolidierung im Geschäftsjahr 2023: Alphabet Austria Fuhrparkmanagement GmbH, Salzburg (Verschmelzung), BMW Services Ltd., Bracknell (in Liquidierung), BMW (UK) Investments Ltd., Bracknell (in Liquidierung), BLMC Ltd., Bracknell (in Liquidierung).

<sup>11</sup> Beherrschung aufgrund wirtschaftlicher Abhängigkeit.

München, den 12. März 2024

**Bayerische Motoren Werke**  
Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Oliver Zipse

Jochen Goller

Ilka Horstmeier

Walter Mertl

Dr.-Ing. Milan Nedeljković

Dr.-Ing. Joachim Post

Frank Weber

[244](#) [Versicherung der gesetzlichen Vertreter \(Bilanzzeit\)](#)

---

[245](#) [Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers](#)

---

[252](#) [Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers](#)

---

04

# BILANZEID UND VERMERKE DES PRÜFERS

# VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER (BILANZEID)

Erklärung gemäß § 117 Nr. 1 WpHG i. V. m. §§ 297 Abs. 2 Satz 4 und 315 Abs. 1 Satz 5 HGB

„Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.“

München, den 12. März 2024

## **Bayerische Motoren Werke**

Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Oliver Zipse

Jochen Goller

Ilka Horstmeier

Walter Mertl

Dr.-Ing. Milan Nedeljković

Dr.-Ing. Joachim Post

Frank Weber

# BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

## An die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München

### Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

#### Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023, der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns, der Gesamtergebnisrechnung des Konzerns, der Entwicklung des Eigenkapitals und der Kapitalflussrechnung des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Anhang, einschließlich wesentlicher Angaben zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen

wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

#### Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als

Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

### **Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutendsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutendsten in unserer Prüfung:

#### **1/ Bewertung vermieteter Erzeugnisse**

#### **2/ Bewertung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

#### **3/ Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien**

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

1/ Sachverhalt und Problemstellung

2/ Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse

3/ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

#### **1/ Bewertung vermieteter Erzeugnisse**

1/ Der BMW Konzern vermietet im Rahmen von Operating-Lease-Verhältnissen Fahrzeuge an Endkunden (vermietete Erzeugnisse). Zum Bilanzstichtag beläuft sich der Wert der unter dem Bilanzposten „Vermietete Erzeugnisse“ ausgewiesenen Operating-Lease-Verhältnisse auf € 43.118 Mio. (ca. 17,2 % der Bilanzsumme). Die Bewertung vermieteter Erzeugnisse

erfolgt zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten, die linear über die Vertragslaufzeit auf den erwarteten Restwert abgeschrieben werden (erzielbarer Betrag). Zentraler Schätzwert im Rahmen der Folgebewertung ist der zum Ende der Vertragslaufzeit erwartete Restwert der vermieteten Erzeugnisse. Für die Restwertprognosen zieht der BMW Konzern intern verfügbare Daten über historische Erfahrungswerte, aktuelle Marktdaten und Markteinschätzungen sowie Prognosen von externen Marktforschungsinstituten heran. Die Restwertschätzungen beinhalten auch regulatorische Änderungen in den einzelnen Märkten und Erwartungen an Veränderungen im Kundenverhalten, u.a. auch aufgrund klimapolitischer Erwägungen. Die Schätzung künftiger Restwerte ist aufgrund der Vielzahl der durch die gesetzlichen Vertreter zu treffenden Annahmen und des Umfangs der in die Ermittlung einfließenden Daten ermessensbehaftet.

Vor diesem Hintergrund und der daraus resultierenden erheblichen Schätzunsicherheiten bei der Bewertung der Restwerte der vermieteten Erzeugnisse war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

2/ Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem durch Befragungen und Einsichtnahme von Unterlagen zu den internen Berechnungsmethoden ein Verständnis von der Entwicklung der Operating-Lease-Verhältnisse, der zugrunde liegenden Restwertrisiken sowie der Geschäftsprozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Restwertrisiken erlangt. Zudem haben wir die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems insbesondere in Bezug auf die Ermittlung der erwarteten Restwerte beurteilt. Dies umfasste die Würdigung der Ordnungsmäßigkeit der relevanten IT-Systeme sowie der darin implementierten Schnittstellen durch unsere IT-Spezialisten. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit der Prognoseverfahren, die Modellannahmen sowie die verwendeten Parameter für die Bewertung der Restwerte anhand der vom BMW Konzern durchgeführten Validierungen gewürdigt. Hierzu führten wir Befragungen der für die Steuerung und Überwachung von Restwertrisiken befassten Experten des BMW Konzerns durch und nahmen Einsicht in die internen Analysen zu Restwertentwicklungen, Restwertprognosen sowie in die Validierungsergebnisse. Die rechnerische Richtigkeit der Prognosewerte haben

wir anhand der wesentlichen Berechnungsschritte nachvollzogen.

Auf Basis der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass die der Bewertung zugrunde liegenden Methoden und Prozesse zur Ermittlung der erwarteten Restwerte der vermieteten Erzeugnisse sachgerecht sind und die in das Prognosemodell für den Restwert einfließenden Annahmen und Parameter insgesamt angemessen sind.

3/ Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 6 und zu den vermieteten Erzeugnissen unter Anmerkung 23 enthalten.

#### **2/ Bewertung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

1/ Der BMW Konzern bietet Endkunden, Händlern und Importeuren verschiedene Finanzierungsmodelle für Fahrzeuge an. In diesem Zusammenhang werden in der Bilanz zum Bilanzstichtag kurz- und langfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von insgesamt € 87.355 Mio. (ca. 34,8 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Zum Bilanzstichtag bestehen hierauf Wertberichtigungen in Höhe von € 2.189 Mio. Zur Ermittlung der Höhe der erforderlichen Wertberichtigung auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden unter anderem die Bonität der Händler, Importeure und Endkunden sowie etwaige Verlustquoten vom BMW Konzern eingeschätzt und Risikovorsorgeparameter aus historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten abgeleitet.

Die Ermittlung der Wertberichtigungen durch die gesetzlichen Vertreter ist aufgrund mehrerer wertbestimmender Faktoren, wie der Bonitätseinschätzung, der Bestimmung der Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie der Verlustquoten in erheblichem Umfang ermessensbehaftet und war daher im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

2/ Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem durch Befragungen, Einsichtnahme von Unterlagen zu den internen Berechnungsmethoden und Auswertungen ein umfassendes

Verständnis von der Entwicklung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, der damit verbundenen adressenausfallbezogenen Risiken sowie von den Geschäftsprozessen zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Adressenausfallrisiken erlangt. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems in Bezug auf die Höhe der zu erfassenden Wertberichtigung beurteilt. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe gewürdigt. Die Würdigung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der Vollständigkeit der Daten auch die Beurteilung von automatisierten Kontrollen zur Datenverarbeitung durch unsere IT-Spezialisten. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir insbesondere die Angemessenheit der Risikoklassifizierungsverfahren sowie der verwendeten Risikovor-sorgeparameter beurteilt. Dazu haben wir vor allem die regelmäßig von der Gesellschaft durchgeführten Validierungen der Parameter analysiert. Zur Beurteilung der Adressenausfallrisiken haben wir zudem mittels einer bewussten Auswahl anhand von Einzelfällen nachvollzogen, ob unter anderem die Merkmale für die Zuordnung zu den jeweiligen Risikoklassen entsprechend vorlagen und die Wertberichtigungen unter Anwendung der für diese Risikoklassen festgelegten Parameter berechnet wurden.

Die in die Bewertung der Forderungen für Finanzdienstleistungen einfließenden Annahmen und Parameter sind aus unserer Sicht insgesamt angemessen.

3/ Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 6 und zu den „Forderungen aus Finanzdienstleistungen“ unter Anmerkung 25 enthalten.

### 3/ Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien

1/ Die Vorsorgen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien sind im Konzernabschluss des BMW Konzerns als wesentlicher Betrag in den sonstigen Rückstellungen enthalten. Die Verpflichtungen betragen zum 31. Dezember 2023 € 9.650 Mio. (ca. 3,8 % der Bilanzsumme). Der

BMW Konzern ist für die gesetzlich vorgeschriebene Gewährleistung und die Produktgarantien im jeweiligen Absatzmarkt verantwortlich. Zur Schätzung von ungewissen Verpflichtungen aus Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie aus Produktgarantien für abgesetzte Fahrzeuge werden Informationen über Art und Volumen aufgetretener Schäden sowie deren Behebung auf Fahrzeugmodellebene erfasst und ausgewertet. Die erwartete Höhe der Verpflichtungen wird aus den Aufwendungen der Vergangenheit extrapoliert und sofern die Ansatzkriterien des IAS 37 erfüllt sind, eine Rückstellung in entsprechender Höhe gebildet. Für konkrete oder zu erwartende Einzelsachverhalte, wie zum Beispiel Rückrufaktionen für abgesetzte Fahrzeuge, werden, sofern nicht bereits berücksichtigt, zusätzliche Rückstellungen gebildet.

Die Ermittlung der Rückstellungen ist mit unvermeidbaren Schätzunsicherheiten verbunden und unterliegt einem hohen Änderungsrisiko, abhängig unter anderem vom Bekanntwerden festgestellter Mängel sowie der Inanspruchnahme durch die Fahrzeughalter. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

2/ Um die Angemessenheit der im Rahmen der Ermittlung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie aus Produktgarantien verwendeten Bewertungsmethode inklusive der Annahmen und Parameter zu beurteilen, haben wir in Gesprächen mit den verantwortlichen Mitarbeitern des BMW Konzerns vor allem ein Verständnis über den Prozess zur Bestimmung der Annahmen und Parameter erlangt. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit sowie Wirksamkeit der Kontrollen zur Bestimmung der Annahmen und Parameter gewürdigt. Unter Einbindung unserer IT-Spezialisten haben wir die verwendeten IT-Systeme auf ihre Ordnungsmäßigkeit überprüft. Die Aufwendungen für Schadensfälle sowie technische Aktionen haben wir hierbei mit den tatsächlich eingetretenen Kosten verglichen, um einen Rückschluss auf die Prognosequalität zu ermöglichen. Anhand bewusst ausgewählter Fahrzeugmodelle wurde die rechnerische Richtigkeit des konzernweit eingesetzten Bewertungsmodells nachvollzogen. Die Annahmen des BMW Konzerns, inwieweit die Vergangenheitswerte repräsentativ für die zu erwartenden Schadensanfälligkeiten, den zu erwartenden wertmäßigen Schaden pro Fahrzeug (bestehend aus Material-

und Arbeitsaufwand) sowie für die zu erwartende Geltendmachung von Ansprüchen aus Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sind, haben wir nachvollzogen und gewürdigt.

Die Methode zur Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien ist aus unserer Sicht insgesamt geeignet. Die von den gesetzlichen Vertretern verwendeten Bewertungsparameter und Annahmen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen aus unserer Sicht insgesamt sachgerecht.

3/ Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 6 und zu den „Sonstige Rückstellungen“ unter Anmerkung 34 enthalten.

### Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- den Abschnitt „ANGEMESSENHEIT UND WIRKSAMKEIT DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS UND RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS“ des Konzernlageberichts
- die mit [\[ 1 \]](#) gekennzeichneten Angaben der nicht-finanziellen Erklärung zur Erfüllung der §§ 289b bis 289e HGB und der §§ 315b bis 315c HGB

Die sonstigen Informationen umfassen zudem

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- den Vergütungsbericht nach § 162 AktG, für den zusätzlich auch der Aufsichtsrat verantwortlich ist
- alle übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des

geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

#### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern

einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

#### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit

§ 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern



dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchführung der

Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei

denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

## SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

### Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

#### Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei BMW\_AG\_KA+KLB\_ESEF-2023-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben

enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

#### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätsmanagementsystem des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

#### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

#### Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

### Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 11. Mai 2023 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 4. Juli 2023 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2019 als Konzernabschlussprüfer der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

## HINWEIS AUF EINEN SONSTIGEN SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB“ und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

## VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Michael Popp.

München, den 13. März 2024

### PricewaterhouseCoopers GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

### Petra Justenhoven

Wirtschaftsprüferin

### Michael Popp

Wirtschaftsprüfer

# VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS

## Betriebswirtschaftliche Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung und von Nachhaltigkeitsinformationen im Integrierten Konzernbericht 2023

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit von Angaben der nichtfinanziellen Berichterstattung und Nachhaltigkeitsangaben

### An die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München

Wir haben die im „BMW Group Bericht 2023“ für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 (im Folgenden der „Integrierte Konzernbericht“) der Bayerischen Motoren Werke Aktiengesellschaft, München, (im Folgenden die „Gesellschaft“) mit **[ ]** gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft, die in den im Integrierten Konzernbericht enthaltenen zusammengefassten Lagebericht integriert ist (im Folgenden die „Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung“) sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“, „Weitere GRI Informationen“ und „SASB-Index“ des Integrierten Konzernberichts enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben (im Folgenden die „Nachhaltigkeitsangaben“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Unser Auftrag bezieht sich dabei ausschließlich auf die mit dem Symbol **[ ]** gekennzeichneten Angaben sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“, „Weitere GRI Informationen“ und „SASB-Index“ enthaltenen Angaben.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung sind die im Integrierten Konzernbericht genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und Artikel 8 der VERORDNUNG (EU) 2020/852 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe und des Integrierten Konzernberichts in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden die „GRI-Kriterien“) sowie für die Auswahl der Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und der Nachhaltigkeitsangaben.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung und Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben und Nachhaltigkeitsangaben der Gesellschaft die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Integrierten Konzernberichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation des Integrierten Konzernberichts) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „EU-Taxonomie“ der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

## Unabhängigkeit und Qualitätsmanagement der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards 1 „Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis“ (IDW QMS 1 (09.2022)) an, welcher von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft verlangt, ein Qualitätsmanagementsystem, das den gesetzlichen und satzungsrechtlichen Anforderungen entspricht, auszugestalten, einzurichten und durchzusetzen.

## Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die mit [ ] gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“, „Weitere GRI Informationen“ und „SASB-Index“ enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben im Integrierten Konzernbericht abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): "Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information", herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass

- die mit [ ] gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft, die in den im Integrierten Konzernbericht enthaltenen zusammengefassten Lagebericht integriert ist, mit Ausnahme der in den mit [ ] gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für diese Angaben relevanten Regelungen der §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden sind, oder
- die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“, „Weitere GRI Informationen“ und „SASB-Index“ des Integrierten Konzernberichts der Gesellschaft enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern

- Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung des Integrierten Konzernberichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben im Integrierten Konzernbericht
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im Integrierten Konzernbericht
- Prüfung von Prozessen zur Erfassung, Kontrolle, Analyse und Aggregation ausgewählter Daten verschiedener Standorte des Konzerns auf Basis von Stichproben
- Analytische Beurteilung von Angaben im Integrierten Konzernbericht
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung
- Beurteilung der Darstellung der Angaben
- Befragung zur Relevanz von Klimarisiken
- Beurteilung der CO<sub>2</sub> Kompensationszertifikate ausschließlich hinsichtlich ihres Vorhandenseins, jedoch nicht hinsichtlich ihrer Wirkung

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

## Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass

- die mit **[ ]** gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023, die in den im Integrierten Konzernbericht enthaltenen zusammengefassten Lagebericht integriert ist, in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für diese Angaben relevanten Regelungen der §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt EU-Taxonomie der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden sind, oder
- die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“, „Weitere GRI Informationen“ und „SASB-Index“ des Integrierten Konzernberichts der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Wir geben kein Prüfungsurteil zu den mit **[ ]** gekennzeichneten Angaben in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen ab.

## Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt wurde und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

München, den 13. März 2024

### PricewaterhouseCoopers GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

#### Michael Popp

Wirtschaftsprüfer

#### Annette Fink

Wirtschaftsprüfer

---

**256 Vergütungsbericht**

---

**256 I. Rückblick auf das Geschäftsjahr 2023 aus Vergütungssicht**

---

**257 II. Ausblick auf das Geschäftsjahr 2024**

---

**258 III. Vergütung der Mitglieder des Vorstands**

---

**297 IV. Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats**

---

**300 V. Vergleichende Darstellung der Vergütungs- und Ertragsentwicklung nach § 162 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 AktG**

---

**304 VI. Sonstiges**

---

**305 VII. Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers**

---

05

# VERGÜTUNGSBERICHT

# VERGÜTUNGSBERICHT

## VERGÜTUNGSBERICHT

### 256 I. Rückblick auf das Geschäftsjahr 2023 aus Vergütungssicht

#### 257 II. Ausblick auf das Geschäftsjahr 2024

#### 258 III. Vergütung der Mitglieder des Vorstands

- 258 1. Grundsätze des Vergütungssystems und Beitrag der Vergütung zur Förderung der Geschäftsstrategie und zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft
- 259 2. Das Vergütungssystem im Überblick
- 262 3. Festlegung und Überprüfung von Vergütungssystem und individueller Vergütung
- 268 4. Vergütung für das Geschäftsjahr 2023
- 278 5. Aktienhalterverpflichtung (Share Ownership Guideline)
- 279 6. Altersversorgung
- 279 7. Malus- und Clawback-Regelungen
- 279 8. Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot
- 280 9. Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG
- 291 10. Gewährte und geschuldete Vergütung der ehemaligen Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG
- 294 11. Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr (Erdienungsyear) 2023

#### 297 IV. Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

- 297 1. Satzungsregelung und Verfahren
- 297 2. Vergütungsgrundsätze und Vergütungselemente
- 297 3. Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats nach § 162 AktG

#### 300 V. Vergleichende Darstellung der Vergütungs- und Ertragsentwicklung nach § 162 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 AktG

#### 304 VI. Sonstiges

#### 305 VII. Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

Vorstand und Aufsichtsrat haben den vorliegenden Vergütungsbericht entsprechend den Anforderungen des § 162 des deutschen Aktiengesetzes (AktG) erstellt. Der Bericht zeigt und erläutert die den gegenwärtigen und früheren Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) im Geschäftsjahr 2023 individuell gewährte und geschuldete Vergütung.<sup>1,2</sup>

Zur besseren Nachvollziehbarkeit werden im Folgenden auch die Grundzüge des im Geschäftsjahr 2023 gültigen Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats dargestellt. Da einzelne Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2023 auch Vergütungsbestandteile aus dem für das Geschäftsjahr 2018 gültigen Vergütungssystem erhalten haben, werden auch Elemente dieses Systems dargestellt, soweit es für das Verständnis erforderlich ist.

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, Niederlassung München hat den Vergütungsbericht über die Anforderungen des § 162 Abs. 3 Satz 1 und 2 AktG hinaus inhaltlich geprüft. Der Vermerk über die Prüfung ist dem Bericht angehängt.

## I. RÜCKBLICK AUF DAS GESCHÄFTSJAHR 2023 AUS VERGÜTUNGSSICHT

Das Geschäftsjahr 2023 verlief für die BMW Group erfolgreich. Mit insgesamt 2.554.183 ausgelieferten Fahrzeugen erzielte die BMW Group eine neue Höchstmarke. Die Marke BMW verteidigte mit einem Absatz von knapp 2,3 Millionen ausgelieferten Fahrzeugen die Spitzenposition im globalen Premiumsegment. Einen Rekordabsatz verzeichnet auch die Marke Rolls-Royce. BMW Motorrad erzielte im Jahr seines 100-jährigen Jubiläums das stärkste Absatzergebnis der Unternehmensgeschichte.

<sup>1</sup> Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird in diesem Bericht bei Personenbezeichnungen teilweise nur die männliche Form verwendet. Sie steht in diesen Fällen stellvertretend für Personen jeglichen Geschlechts.

<sup>2</sup> Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen in diesem Bericht nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.



Im Geschäftsjahr 2023 erzielte die BMW Group auch ein sehr gutes Ergebnis: Der Konzernjahresüberschuss nach Steuern beträgt 12,2 Mrd. €, der Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG beläuft sich auf 11,3 Mrd. € und die Konzernumsatzrendite nach Steuern auf 7,8%. Unter der Leitung des Vorstands hat das Unternehmen die Transformation der BMW Group zur Elektromobilität im Berichtsjahr weiter vorangetrieben. Die BMW Group konnte den Absatz vollelektrischer Fahrzeuge deutlich stärker steigern als der Gesamtmarkt und verfügt in jedem wesentlichen Segment über ein vollelektrisches Angebot. Der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge am Gesamtabsatz konnte auf rund 15% gesteigert werden.

Das aktuelle Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands ist mit Wirkung ab dem 1. Januar 2021 in Kraft. Die Hauptversammlung hat es am 12. Mai 2021 mit einer Mehrheit von 91,60% der gültig abgegebenen Stimmen gebilligt. Änderungen am Vergütungssystem oder an den Zielvergütungen im Rahmen der für die Mitglieder des Vorstands vorgesehenen Vergütungsstufen hat der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2023 nicht beschlossen.

Im Dezember 2022 hatte der Aufsichtsrat anspruchsvolle Ziele für die variable Vergütung der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2023 festgesetzt. Von der variablen Zielvergütung waren insgesamt rund 39% an Umwelt-, Sozial- und Governance-Ziele (ESG-Ziele) geknüpft. Als strategische Fokusziele, auf die im Ziel 50% der langfristigen variablen Vergütung (aktienorientierte Vergütung) entfallen, hatte der Aufsichtsrat ambitionierte Zielwerte für die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen in der EU und für den Absatz vollelektrischer Fahrzeuge festgesetzt. Damit hat der Aufsichtsrat den strategischen Stellenwert der beschleunigten Elektrifizierung der Fahrzeugflotte im Rahmen der Vorstandsvergütung erneut berücksichtigt. Der Aufsichtsrat hatte umweltbezogenen Nachhaltigkeitszielsetzungen mit einem Zielanteil von 50% in der langfristigen variablen Vergütung besonderes Gewicht beigemessen.

Mit einer starken Gesamtleistung hat der Vorstand die finanziellen Ziele und einen großen Teil der nichtfinanziellen Ziele für die kurzfristige variable Vergütung (Tantieme) für das Geschäftsjahr 2023 übertroffen [↗ Tantieme für das Geschäftsjahr 2023](#). Auch bei der

langfristigen variablen Vergütung (aktienorientierte Vergütung) wurde die finanzielle, an den RoCE im Segment Automobile gekoppelte Zielsetzung übertroffen. Bei den nichtfinanziellen strategischen Fokuszielen der langfristigen variablen Vergütung wurden die ambitionierten Ziele für die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen in der EU übertroffen und die Absatzziele der BMW Group in Bezug auf vollelektrische Fahrzeuge nur knapp unterschritten [↗ Aktienorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2023](#).

Wenn es im Interesse des langfristigen Wohlergehens der BMW AG notwendig ist, kann der Aufsichtsrat – wie in § 87a Abs. 2 Satz 2 AktG vorgesehen – vorübergehend vom Vergütungssystem abweichen. Der Aufsichtsrat hat sich zudem entsprechend G.11 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 („DCGK“) die Möglichkeit vorbehalten, bei außergewöhnlichen Entwicklungen (zum Beispiel wesentlichen Akquisitionen und Verkäufen, Veränderungen von Rechnungslegungsstandards oder Steuervorschriften mit erheblichen Auswirkungen) Anpassungen vorzunehmen. Für das Geschäftsjahr 2023 hat er von diesen Möglichkeiten nach pflichtgemäßer Prüfung keinen Gebrauch gemacht.

Im Geschäftsjahr 2023 hat sich unterjährig die Zusammensetzung des Vorstands geändert. Mit Ablauf des 11. Mai 2023 ist Herr Dr. Nicolas Peter und mit Ablauf des 31. Oktober 2023 ist Herr Pieter Nota im Zusammenhang mit einer geplanten Nachfolgeregelung einvernehmlich aus dem Vorstand ausgeschieden [↗ Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot](#). Mit Wirkung zum 12. Mai 2023 wurde Herr Walter Mertl als Vorstandsmitglied berufen und hat das Finanzressort übernommen. Als Nachfolger für das Ressort Kunde, Marken, Vertrieb wurde Herr Jochen Goller mit Wirkung zum 1. November 2023 in den Vorstand berufen. Für Herrn Frank Weber kam mit Beginn der zweiten Bestellperiode ab dem 1. Juli 2023 die für Vorstandsmitglieder ab der zweiten Bestellperiode geltende Zielvergütung der 2. Vergütungsstufe zur Anwendung.

Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 16 der Satzung festgesetzt und sieht ausschließlich feste Bezüge vor. Es wurde von der Hauptversammlung am 12. Mai 2021 mit einer Mehrheit von 99,40% der gültig abgegebenen Stimmen bestätigt und für das Geschäftsjahr 2023 den

Satzungsbestimmungen entsprechend umgesetzt. Im Geschäftsjahr 2023 wurde Herr Dr. Martin Kimmich zum 18. Januar 2023 gerichtlich in Nachfolge von Herrn Manfred Schoch, der zum Ablauf des 31. Dezember 2022 ausgeschieden war, zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Der Aufsichtsrat wählte ihn zum 23. Januar 2023 zum 1. stellvertretenden Vorsitzenden sowie als Mitglied des Personal- und Prüfungsausschusses. Als 1. stellvertretender Vorsitzender ist er auch Mitglied des Präsidiums und des gesetzlich vorgesehenen Vermittlungsausschusses. Hiervon abgesehen hat sich die Besetzung des Personalausschusses, der sich gemäß der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats mit der Vorbereitung von Vergütungsentscheidungen befasst, im Geschäftsjahr 2023 nicht verändert. Im Geschäftsjahr 2023 hat der Aufsichtsrat neue externe Vergütungsberater mandatiert. Der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 wurde von der Hauptversammlung am 11. Mai 2023 mit einer Mehrheit von 94,14% der gültig abgegebenen Stimmen gebilligt. Angesichts dieser hohen Zustimmung bestand keine Veranlassung, die Umsetzung des geltenden Vergütungssystems oder die Art und Weise der Berichterstattung grundsätzlich zu überdenken. In Einzelfragen wurde die Darstellung übersichtlicher gestaltet.

## II. AUSBLICK AUF DAS GESCHÄFTSJAHR 2024

Das Vergütungssystem sowie die Zielvergütungen für die Vergütungsstufen der Mitglieder des Vorstands, wie in diesem Bericht für das Geschäftsjahr 2023 beschrieben, gelten für das Geschäftsjahr 2024 unverändert fort. Der Aufsichtsrat hat im Dezember 2023 auf Vorschlag des Personalausschusses die Zielsetzungen für die variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Für die Ergebniskomponente der Tantieme des Vorstands, die weiterhin auf 180% der Zielvergütung begrenzt ist, wurde eine Anhebung des Anforderungsniveaus beschlossen.

Eine Änderung des Vergütungssystems für die Mitglieder des Aufsichtsrats ist für das Geschäftsjahr 2024 nicht geplant.

### III. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS

#### 1. Grundsätze des Vergütungssystems und Beitrag der Vergütung zur Förderung der Geschäftsstrategie und zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft

Das seit dem Geschäftsjahr 2021 gültige Vergütungssystem entspricht den Vorgaben des Aktiengesetzes sowie den Empfehlungen und Anregungen des DCGK. Der Aufsichtsrat hat bei der Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand die folgenden Grundsätze herangezogen:

- Die Vergütungsstruktur ist auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet. Variable Vergütungsbestandteile werden daher überwiegend auf einer mehrjährigen Bemessungsgrundlage zugesagt.
- Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder steht in einem angemessenen Verhältnis zu ihren Aufgaben und Leistungen sowie zur Lage der Gesellschaft.
- Das Vergütungssystem stellt sicher, dass positive wie auch negative Entwicklungen angemessen durch die Vergütung abgebildet werden (Pay for Performance).
- Das Vergütungssystem berücksichtigt sowohl die Leistungen des Gesamtvorstands als auch die Erreichung individueller Ziele.
- Das Vergütungssystem beachtet das Prinzip der Durchgängigkeit der Vergütungssysteme im Unternehmen: Die Vergütungssysteme für den Vorstand, die Führungskräfte und die Mitarbeitenden der BMW AG weisen ähnliche Gestaltungselemente auf.
- Die Gesamtvergütung ist sowohl in ihrer Höhe als auch in ihrer Struktur marktüblich und trägt der Größe, der Komplexität sowie der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens Rechnung.

Die BMW Group hat den Anspruch, der erfolgreichste und nachhaltigste Premiumanbieter für individuelle Mobilität zu sein. Im Mittelpunkt der Geschäftsstrategie stehen der Kunde und die Erbringung nachhaltiger individueller Mobilität im Premiumbereich unter Berücksichtigung einer hohen Profitabilität, um auch in Zukunft die Unabhängigkeit des Unternehmens zu sichern. Das Vergütungssystem leistet einen Beitrag zur Umsetzung der Geschäftsstrategie und der nachhaltigen und langfristigen Entwicklung der Gesellschaft. Es berücksichtigt auch Belange wichtiger Stakeholder der Gesellschaft (insbesondere Aktionäre, Kunden, Mitarbeitende). Dabei wirken die Anreizeffekte der verschiedenen Vergütungsbestandteile komplementär:

- Die feste Grundvergütung wirkt dem Eingehen unverhältnismäßig hoher Risiken zur Erreichung kurzfristiger Ziele entgegen und leistet damit einen Beitrag zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft. Sie sichert ein den Aufgaben und der Verantwortung eines Vorstandsmitglieds angemessenes Mindesteinkommen.
- Die variable Tantieme ist in zwei Teile gegliedert, die unterschiedliche Lenkungswirkungen haben: Die Ergebniskomponente der Tantieme honoriert die Erreichung der finanziellen Ziele der Gesellschaft im Erdienungsyear und fördert die ergebnisbezogenen Teile der Geschäftsstrategie. Hingegen liegen der Leistungskomponente der Tantieme nichtfinanzielle Leistungskriterien zugrunde, die ebenfalls aus der Geschäftsstrategie abgeleitet werden. Insofern bietet die Leistungskomponente der Tantieme in besonderem Maße Anreize, auch die Ziele der Geschäftsstrategie zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft konsequent zu verfolgen, die sich nicht unmittelbar in den finanziellen Kennzahlen eines einzelnen Erdienungsyear widerspiegeln müssen.
- Auch die Höhe der variablen aktienorientierten Vergütung hängt von der Erfüllung finanzieller und nichtfinanzieller Zielsetzungen aus der Geschäftsstrategie ab, denn 50% des Zielbetrags des für den Aktienerwerb zweckgebundenen Eigeninvestmentbarbetrags sind an eine Finanzkennzahl (RoCE im Segment Automobile) und 50% an strategische Fokuziele gekoppelt. Die Verpflichtung,

den gesamten Nettobetrag zum Kauf von Stammaktien des Unternehmens zu verwenden und diese mindestens vier Jahre zu halten, stärkt als Share Ownership Guideline die unternehmerische Langfristorientierung des Vorstands. Die nachhaltige Umsetzung der Unternehmensstrategie durch entsprechende Entscheidungen führt auch zu einer dauerhaften Wertschaffung für die Aktionäre und ist damit regelmäßig Basis für eine langfristig positive Kapitalmarktpformance. Durch das erhebliche Investment und die festgelegte Haltefrist nehmen die Vorstandsmitglieder an der langfristigen positiven wie negativen Entwicklung des Unternehmens, die durch den Aktienkurs und die Dividendenentwicklung vermittelt wird, teil.

## 2. Das Vergütungssystem im Überblick

Die nachfolgende Tabelle zeigt das geltende Vergütungssystem im Überblick.

BESTANDTEIL	Parameter/Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
<b>FESTE VERGÜTBESTANDTEILE</b>	
Grundvergütung	Mitglied des Vorstands: — 0,90 Mio. € p. a. (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 1,05 Mio. € p. a. (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) Vorstandsvorsitzender: — 1,95 Mio. € p. a. Grundvergütung wird anteilig monatlich ausgezahlt
Nebenleistungen	Vertragliche Vereinbarung, im Wesentlichen: geldwerte Vorteile aufgrund Nutzung von Dienstfahrzeugen und des BMW Fahrdienstes, Versicherungsleistungen, Zuschüsse zu Sicherheitseinrichtungen, Mitarbeiterrabatte
Ausgleichszahlungen	Der Aufsichtsrat kann bei Neueintritten Zahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und zur Deckung von Umzugskosten gewähren
Altersversorgung	Beitragsorientiertes System mit garantierter Mindestrendite Höhe der Leistung richtet sich nach den auf dem individuellen Ansparkonto gutgeschriebenen Versorgungsbeiträgen und Zinsen, unterschiedliche Auszahlungsformen  Versorgungsbeitrag p. a.: Mitglied des Vorstands: 400.000 € Vorstandsvorsitzender: 700.000 €
Strategiebezug	— Grundvergütung wirkt dem Eingehen unverhältnismäßig hoher Risiken zur Erreichung kurzfristiger Ziele entgegen und leistet damit Beitrag zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft — Feste Vergütungsbestandteile sind Voraussetzung wettbewerbsfähiger Vergütung zur Gewinnung und Bindung qualifizierter Vorstandsmitglieder
<b>VARIABLE VERGÜTBESTANDTEILE</b>	
<b>Tantieme</b>	
Tantieme (Summe von Ergebniskomponente und Leistungskomponente)	— Zielbetrag p. a. (bei 100% Zielerreichung): — 0,95 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 1,15 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 2,10 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)  — Obergrenze 180% des Zielbetrags — Auszahlung mit der nächsten Abrechnung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Erdienungsjahres vorgelegt wird
Ergebniskomponente (entspricht bei 100% Zielerreichung 50% des Zielbetrags)	— Bemessungszeitraum ein Jahr — Basisgröße p. a. (50% des Zielbetrags der Tantieme): — 0,475 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 1,050 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Formel: 50% des Zielbetrags x Ergebnisfaktor — Ergebnisfaktor wird abgeleitet aus einer im Voraus festgelegten Zuordnungsmatrix mit den Parametern Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG und Konzernumsatzrendite nach Steuern im Erdienungsjahr — Ergebnisfaktor beträgt 1,0 z. B. bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG von 5,3 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 5,6% — Ergebnisfaktor beträgt 1,5 z. B. bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG von 6,9 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 7,3% — Ergebnisfaktor beträgt 0 bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG < 3,0 Mrd. € oder einer Konzernumsatzrendite nach Steuern < 3,0% — Ergebnisfaktor kann maximal 1,8 betragen — Maximaler Betrag der Ergebniskomponente p. a.: — 0,855 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)

BESTANDTEIL	Parameter/Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
<b>Tantieme (Fortsetzung)</b>	
Leistungskomponente (entspricht bei 100% Zielerreichung 50% des Zielbetrags)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Bemessungszeitraum ein Jahr</li> <li>— Basisgröße p. a. (50% des Zielbetrags der Tantieme): <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,475 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,050 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> <li>— Formel: 50% des Zielbetrags x Leistungsfaktor</li> <li>— Vorwiegend qualitative, nichtfinanzielle Kriterien, ausgedrückt in einem Leistungsfaktor, mit dem der Beitrag des Vorstands zur nachhaltigen und langfristigen Entwicklung sowie zur Zukunftsorientierung des Unternehmens bewertet wird</li> <li>— Relevanter Zeitraum ist das Erdienungsjahr</li> <li>— Zusätzliche Trendbetrachtung über mindestens drei Geschäftsjahre</li> <li>— Zusammensetzung des Leistungsfaktors:* <ul style="list-style-type: none"> <li>— 50% ressortübergreifende ESG-Ziele</li> <li>— 40% sonstige ressortübergreifende Ziele</li> <li>— 10% individuelle Ziele</li> </ul> </li> <li>— Kriterien für die ressortübergreifenden ESG-Ziele sind insbesondere: Innovationsleistung (ökologisch, z. B. Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen), Entwicklung der Reputation des Unternehmens aufgrund von ESG-Aspekten (z. B. Unternehmenskultur, Förderung Integrität und Compliance), Wandlungsfähigkeit, Attraktivität als Arbeitgeber, Führungsleistung</li> <li>— Kriterien für die sonstigen ressortübergreifenden Ziele sind insbesondere: Marktstellung im Wettbewerbsvergleich, Innovationsleistung (ökonomisch), Entwicklung der Reputation des Unternehmens aufgrund nicht ESG-bezogener Aspekte (z. B. Wahrnehmung am Kapitalmarkt, Markenstärke), Kundenorientierung</li> <li>— Festlegung der Messgrößen und Zielwerte vor Beginn des Geschäftsjahres</li> <li>— Leistungsfaktor kann maximal 1,8 betragen</li> <li>— Maximaler Betrag der Leistungskomponente p. a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,855 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> </ul>
Strategiebezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Ergebniskomponente der Tantieme honoriert Erreichung finanzieller Ziele und fördert ergebnisbezogene Teile der Geschäftsstrategie</li> <li>— Leistungskomponente der Tantieme motiviert zur Verfolgung nichtfinanzieller strategischer Ziele zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft</li> </ul>
<b>Aktienorientierte Vergütung</b>	
Eigeninvestmentbarbetrag	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, einen zweckgebundenen Barbetrag (Eigeninvestmentbarbetrag) nach Abzug von Steuern und Abgaben unmittelbar nach Auszahlung in Stammaktien der Gesellschaft zu investieren</li> <li>— Auszahlung mit der nächsten Abrechnung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Erdienungsjahres vorgelegt wird</li> <li>— Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, die erworbenen Stammaktien mindestens vier Jahre zu halten; die Verpflichtung gilt auch bei einem Ausscheiden aus dem Vorstand (Share Ownership Guideline)</li> <li>— Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre (ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht)</li> </ul>
Berechnung	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Zielbetrag p. a. (bei 100% Zielerreichung): <ul style="list-style-type: none"> <li>— 1,10 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,28 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 2,35 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> <li>— 50% des Zielbetrags abhängig vom im Segment Automobile erreichten RoCE (RoCE-Komponente)</li> <li>— 50% des Zielbetrags abhängig von der Erreichung vorab festgelegter strategischer Fokusziele (Komponente strategische Fokusziele)</li> <li>— Begrenzung bei 180% des Zielbetrags</li> <li>— Auszahlung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Erdienungsjahres vorgelegt wird</li> </ul>

\* Zu den festgelegten Zielen für Geschäftsjahr 2023 siehe unten [Variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2023](#).

BESTANDTEIL	Parameter/Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
<b>Aktienorientierte Vergütung (Fortsetzung)</b>	
RoCE-Komponente (entspricht bei 100% Zielerreichung 50% des Zielbetrags)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Zielbetrag RoCE-Komponente p. a. (50% des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags):               <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,55 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,175 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> <li>— Formel: 50% des Zielbetrags x RoCE-Faktor</li> <li>— RoCE-Faktor wird abgeleitet aus dem für das Erdienungsjahr erreichten RoCE im Segment Automobile</li> <li>— Festlegung Mindest-, Ziel- und Maximalwerte für den RoCE vor Beginn des Geschäftsjahres</li> <li>— RoCE-Faktor kann maximal 1,8 betragen</li> <li>— Maximaler Betrag der RoCE-Komponente p. a.:               <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,990 Mio. € (1. Bestellperiode= 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,152 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 2,115 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> </ul>
Komponente strategische Fokusziele (entspricht bei 100% Zielerreichung 50% des Zielbetrags)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Zielbetrag Komponente strategische Fokusziele p. a. (50% des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags):               <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,55 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,175 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> <li>— Mindestens zwei strategische Fokusziele abgeleitet aus der strategischen Planung</li> <li>— Gewichtung der strategischen Fokusziele wird vor Beginn des Geschäftsjahres beschlossen</li> <li>— Formel bei zwei strategischen Fokuszielen mit gleicher Gewichtung p. a.:               <ul style="list-style-type: none"> <li>25% des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags x Faktor strategisches Fokusziel 1 + 25% des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags x Faktor strategisches Fokusziel 2</li> </ul> </li> <li>— Festlegung Mindest-, Ziel- und Maximalwerte vor Beginn des Geschäftsjahres</li> <li>— Faktor für das jeweilige strategische Fokusziel kann maximal 1,8 betragen</li> <li>— Maximaler Betrag der Komponente strategische Fokusziele p. a.:               <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,990 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)</li> <li>— 1,152 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)</li> <li>— 2,115 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)</li> </ul> </li> </ul>
Strategiebezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Eigeninvestmentbarbetrag hängt in der Zielausprägung zu 50% von Finanzkennzahl RoCE ab, ist damit unmittelbar mit einer wesentlichen Zielgröße für die Unternehmensstrategie verknüpft und bildet den Anspruch der BMW AG ab, eine signifikante Prämie auf die Kapitalkosten zu erwirtschaften</li> <li>— Übrige 50% des Eigeninvestmentbarbetrags fördern die Erreichung strategischer Fokusziele und tragen somit zum operativen Unternehmenserfolg auf strategisch besonders bedeutsamen Gebieten bei</li> <li>— Verpflichtung zum Kauf von Stammaktien des Unternehmens und Haltefrist von vier Jahren motiviert zusätzlich zur Unterstützung der langfristigen positiven Entwicklung der Gesellschaft</li> </ul>
<b>Malus- und Clawback-Regelungen</b>	
Malus	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Vereinbarung über Einbehalt variabler Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance-Verstößen oder (als vorläufiger Malus) begründetem Verdacht</li> <li>— Malus grundsätzlich auch nach Ausscheiden aus dem Vorstand möglich</li> </ul>
Clawback	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Vereinbarung über Rückforderung bereits ausbezahlter variabler Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance-Verstößen, unrichtigen Berechnungsgrundlagen oder fehlerhaften Abschlüssen</li> <li>— Rückforderung grundsätzlich auch nach Ausscheiden aus dem Vorstand möglich</li> </ul>

### 3. Festlegung und Überprüfung von Vergütungssystem und individueller Vergütung

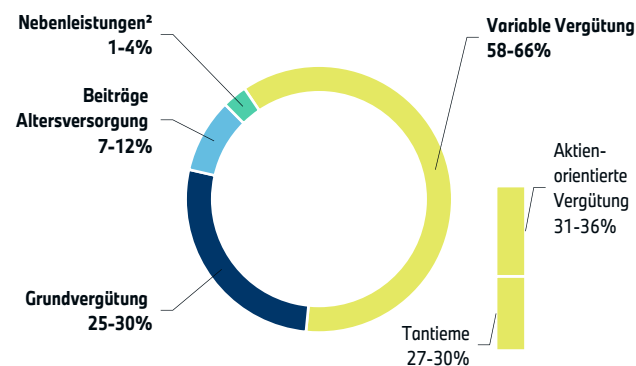
Die Festlegung und regelmäßige Überprüfung des Systems und der Struktur der Vorstandsvergütung ist ebenso wie die Festsetzung der individuellen Vergütung der Vorstandsmitglieder eine Aufgabe des Aufsichtsratsplenums. Der Personalausschuss des Aufsichtsrats übernimmt eine vorbereitende Funktion.

Der Aufsichtsrat überprüft das Vergütungssystem jährlich auf seine Angemessenheit hinsichtlich der Struktur, der Ziel- und Maximalvergütung sowie der Ist-Vergütung. Bei der Beurteilung der Marktüblichkeit der Ziel- und Maximalvergütung sowie der Ist-Vergütung in horizontaler Hinsicht berücksichtigt der Aufsichtsrat auch Vergütungsstudien. Aufgrund der Größe und Struktur der BMW Group werden die Unternehmen des DAX unter Berücksichtigung von Umsatz, Mitarbeiterzahl und Marktkapitalisierung als Vergleichsgruppe herangezogen. Damit sind die Hauptwettbewerber der BMW AG und weitere international tätige Unternehmen erfasst. In vertikaler Hinsicht vergleicht der Aufsichtsrat die Vorstandsvergütung mit den Bezügen der oberen Führungskräfte und mit den durchschnittlichen Bezügen der bei der BMW AG im Inland angestellten Arbeitnehmer im Tarifbereich und im außertariflichen Bereich, und zwar auch in der zeitlichen Entwicklung über mehrere Jahre. Auch Empfehlungen unabhängiger externer Vergütungsexperten sowie Anregungen aus Kreisen der Investoren und Analysten können in die Beratung einbezogen werden. Für das Geschäftsjahr 2023 hat die Überprüfung ergeben, dass die Zielvergütung, die Maximalvergütung und die Ist-Vergütung angemessen sind.

In Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem setzt der Aufsichtsrat auf Vorschlag des Personalausschusses jeweils für das bevorstehende Geschäftsjahr eine konkrete Zielvergütung für die Mitglieder des Vorstands sowie die Leistungskriterien für die im Vergütungssystem vorgesehenen variablen Vergütungsbestandteile fest.

Die Zielgesamtvergütung setzt sich aus der festen und variablen Vergütung zusammen. Innerhalb der variablen Zielvergütung übersteigt der Anteil der aktienorientierten Vergütung als langfristig variable Vergütung den Anteil der Tantieme als kurzfristig variable Vergütung. Der Anteil der einzelnen Vergütungsbestandteile liegt dabei in der Zielausprägung innerhalb der vom Vergütungssystem vorgegebenen Bandbreiten.

#### Übersicht Zielgesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Dargestellt ist die im Vergütungssystem festgelegte Vergütungsstruktur der Zielgesamtvergütung.

<sup>2</sup> Ohne eine evtl. Zahlung an neue Vorstandsmitglieder zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und/oder zur Deckung von Umzugskosten.

#### Zielvergütung für das Geschäftsjahr 2023

Die nachfolgenden Tabellen stellen die individuelle Zielvergütung der Mitglieder des Vorstands und den relativen Anteil der jeweiligen Vergütungskomponente an der Zielgesamtvergütung dar. Die Maximalvergütung und erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr 2023 sind unter [↗ Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienungsjahr\) 2023](#) dargestellt.

## Zielvergütung für das Geschäftsjahr 2023 (2022)

		OLIVER ZIPSE				JOCHEN GOLLER				
		Vorsitzender des Vorstands seit 16. August 2019 Mitglied des Vorstands seit 13. Mai 2015				Kunde, Marken, Vertrieb seit 1. November 2023				
		Geschäftsjahr 2023		Geschäftsjahr 2022		Geschäftsjahr 2023		Geschäftsjahr 2022		
		in €	in %	in €	in %	in €	in %	in €	in %	
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.950.000	27	1.950.000	27	150.000	27	(-)	(-)	
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge) <sup>1</sup>	26.113	0,4	17.249	0,2	3.331	1	(-)	(-)	
	Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung	700.000	10	700.000	10	66.667	12	(-)	(-)	
	<b>Summe feste Vergütung</b>	<b>2.676.113</b>	<b>38</b>	<b>2.667.249</b>	<b>37</b>	<b>219.998</b>	<b>39</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>	
<b>TANTIEME</b>										
Variable Vergütung	Ergebniskomponente der Tantieme	1.050.000	15	1.050.000	15	79.167	14	(-)	(-)	
	Leistungskomponente der Tantieme	1.050.000	15	1.050.000	15	79.167	14	(-)	(-)	
	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>									
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>2</sup>									
	RoCE-Komponente	1.175.000	16	1.175.000	17	91.667	16	(-)	(-)	
	Komponente Strategische Fokusziele	1.175.000	16	1.175.000	17	91.667	16	(-)	(-)	
<b>Summe variable Vergütung</b>	<b>4.450.000</b>	<b>62</b>	<b>4.450.000</b>	<b>63</b>	<b>341.668</b>	<b>61</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>		
<b>Zielgesamtvergütung</b>	<b>7.126.113</b>	<b>100</b>	<b>7.117.249</b>	<b>100</b>	<b>561.666</b>	<b>100</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>		

<sup>1</sup> Nebenleistungen für das Geschäftsjahr 2023 bzw. 2022, siehe <sup>2</sup> Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG.

<sup>2</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

## Zielvergütung für das Geschäftsjahr 2023 (2022)

		ILKA HORSTMEIER Personal und Immobilien, Arbeitsdirektorin seit 1. November 2019 <sup>1</sup>				WALTER MERTL Finanzen seit 12. Mai 2023				
		Geschäftsjahr 2023		Geschäftsjahr 2022		Geschäftsjahr 2023		Geschäftsjahr 2022		
		in €	in %	in €	in %	in €	in %	in €	in %	
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.050.000	27	925.000	27	570.652	26	(-)	(-)	
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge) <sup>2</sup>	66.981	2	39.578	1	111.981	5	(-)	(-)	
	Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung	400.000	10	400.000	12	253.623	11	(-)	(-)	
	<b>Summe feste Vergütung</b>	<b>1.516.981</b>	<b>38</b>	<b>1.364.578</b>	<b>39</b>	<b>936.256</b>	<b>42</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>	
<b>TANTIEME</b>										
Variable Vergütung	Ergebniskomponente der Tantieme	575.000	15	491.667	14	301.178	13	(-)	(-)	
	Leistungskomponente der Tantieme	575.000	15	491.667	14	301.178	13	(-)	(-)	
	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>									
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>3</sup>									
	RoCE-Komponente	640.000	16	565.000	16	348.732	16	(-)	(-)	
	Komponente Strategische Fokusziele	640.000	16	565.000	16	348.732	16	(-)	(-)	
<b>Summe variable Vergütung</b>	<b>2.430.000</b>	<b>62</b>	<b>2.113.333</b>	<b>61</b>	<b>1.299.820</b>	<b>58</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>		
<b>Zielgesamtvergütung</b>	<b>3.946.981</b>	<b>100</b>	<b>3.477.911</b>	<b>100</b>	<b>2.236.076</b>	<b>100</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>		

<sup>1</sup> Zweite Vergütungsstufe seit 1. November 2022.<sup>2</sup> Nebenleistungen für das Geschäftsjahr 2023 bzw. 2022, siehe [„Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG“](#).<sup>3</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.



## Zielvergütung für das Geschäftsjahr 2023 (2022)

		MILAN NEDELJKOVIĆ				PIETER NOTA				
		Produktion seit 1. Oktober 2019 <sup>1</sup>				Kunde, Marken, Vertrieb 1. Januar 2018 bis 31. Oktober 2023 <sup>2</sup>				
		Geschäftsjahr 2023		Geschäftsjahr 2022		Geschäftsjahr 2023		Geschäftsjahr 2022		
		in €	in %	in €	in %	in €	in %	in €	in %	
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.050.000	27	937.500	27	1.050.000	27	1.050.000	27	
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge) <sup>3</sup>	27.524	1	19.824	1	52.049	1	19.673	1	
	Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung	400.000	10	400.000	11	400.000	10	400.000	10	
	<b>Summe feste Vergütung</b>	<b>1.477.524</b>	<b>38</b>	<b>1.357.324</b>	<b>39</b>	<b>1.502.049</b>	<b>38</b>	<b>1.469.673</b>	<b>38</b>	
<b>TANTIEME</b>										
Variable Vergütung	Ergebniskomponente der Tantieme	575.000	15	500.000	14	575.000	15	575.000	15	
	Leistungskomponente der Tantieme	575.000	15	500.000	14	575.000	15	575.000	15	
	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>									
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>4</sup>									
	RoCE-Komponente	640.000	16	572.500	16	640.000	16	640.000	16	
	Komponente Strategische Fokusziele	640.000	16	572.500	16	640.000	16	640.000	16	
<b>Summe variable Vergütung</b>	<b>2.430.000</b>	<b>62</b>	<b>2.145.000</b>	<b>61</b>	<b>2.430.000</b>	<b>62</b>	<b>2.430.000</b>	<b>62</b>		
<b>Zielgesamtvergütung</b>		<b>3.907.524</b>	<b>100</b>	<b>3.502.324</b>	<b>100</b>	<b>3.932.049</b>	<b>100</b>	<b>3.899.673</b>	<b>100</b>	

<sup>1</sup> Zweite Vergütungsstufe seit 1. Oktober 2022.<sup>2</sup> Dienstvertrag bis zum 31. Juli 2024. Siehe *„Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot.“*<sup>3</sup> Nebenleistungen für das Geschäftsjahr 2023 bzw. 2022, siehe *„Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG.“*<sup>4</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

## Zielvergütung für das Geschäftsjahr 2023 (2022)

		NICOLAS PETER				JOACHIM POST				
		Finanzen				Einkauf und Lieferantennetzwerk				
		1. Januar 2017 bis 11. Mai 2023 <sup>1</sup>				seit 1. Januar 2022				
		Geschäftsjahr 2023		Geschäftsjahr 2022		Geschäftsjahr 2023		Geschäftsjahr 2022		
		in €	in %	in €	in %	in €	in %	in €	in %	
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	437.500	27	1.050.000	27	900.000	27	900.000	26	
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge) <sup>2</sup>	23.089	1	30.825	1	22.692	1	102.259	3	
	Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung	166.667	10	400.000	10	400.000	12	400.000	12	
	<b>Summe feste Vergütung</b>	<b>627.256</b>	<b>38</b>	<b>1.480.825</b>	<b>38</b>	<b>1.322.692</b>	<b>39</b>	<b>1.402.259</b>	<b>41</b>	
<b>TANTIEME</b>										
Variable Vergütung	Ergebniskomponente der Tantieme	239.583	15	575.000	15	475.000	14	475.000	14	
	Leistungskomponente der Tantieme	239.583	15	575.000	15	475.000	14	475.000	14	
	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>									
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>3</sup>									
	RoCE-Komponente	266.667	16	640.000	16	550.000	16	550.000	16	
	Komponente Strategische Fokusziele	266.667	16	640.000	16	550.000	16	550.000	16	
<b>Summe variable Vergütung</b>		<b>1.012.500</b>	<b>62</b>	<b>2.430.000</b>	<b>62</b>	<b>2.050.000</b>	<b>61</b>	<b>2.050.000</b>	<b>59</b>	
<b>Zielgesamtvergütung</b>		<b>1.639.756</b>	<b>100</b>	<b>3.910.825</b>	<b>100</b>	<b>3.372.692</b>	<b>100</b>	<b>3.452.259</b>	<b>100</b>	

<sup>1</sup> Dienstvertrag bis zum 31. Mai 2023. Siehe *„Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot“*.

<sup>2</sup> Nebenleistungen für das Geschäftsjahr 2023 bzw. 2022, siehe *„Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG“*.

<sup>3</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

## Zielvergütung für das Geschäftsjahr 2023 (2022)

FRANK WEBER

Entwicklung  
seit 1. Juli 2020<sup>1</sup>

		Geschäftsjahr 2023		Geschäftsjahr 2022	
		in €	in %	in €	in %
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	975.000	27	900.000	27
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge) <sup>2</sup>	29.392	1	34.077	1
	Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung	400.000	11	400.000	12
	<b>Summe feste Vergütung</b>	<b>1.404.392</b>	<b>39</b>	<b>1.334.077</b>	<b>39</b>
Variable Vergütung	<b>TANTIEME</b>				
	Ergebniskomponente der Tantieme	525.000	14	475.000	14
	Leistungskomponente der Tantieme	525.000	14	475.000	14
	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>				
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>3</sup>				
	RoCE-Komponente	595.000	16	550.000	16
	Komponente Strategische Fokusziele	595.000	16	550.000	16
<b>Summe variable Vergütung</b>	<b>2.240.000</b>	<b>61</b>	<b>2.050.000</b>	<b>61</b>	
<b>Zielgesamtvergütung</b>		<b>3.644.392</b>	<b>100</b>	<b>3.384.077</b>	<b>100</b>

<sup>1</sup> Zweite Vergütungsstufe seit 1. Juli 2023.<sup>2</sup> Nebenleistungen für das Geschäftsjahr 2023 bzw. 2022, siehe [„Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG“](#).<sup>3</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

#### 4. Vergütung für das Geschäftsjahr 2023

Die Zielvergütung für die Mitglieder des Vorstands und die Leistungskriterien für die im Vergütungssystem vorgesehenen variablen Vergütungsbestandteile für das Geschäftsjahr 2023 wurden vom Aufsichtsrat im Dezember 2022 festgelegt. Im März 2024 hat der Aufsichtsrat nach Prüfung und Beurteilung der Zielerreichung die Höhe der variablen Vergütungsbestandteile der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2023 festgesetzt bzw. bestätigt.

##### a) Feste Vergütung für das Geschäftsjahr 2023

Jedes Mitglied des Vorstands erhält eine feste Grundvergütung, die anteilig monatlich gezahlt wird. Die Höhe der Grundvergütung ist abhängig von der Funktion im Vorstand und der Dauer der Zugehörigkeit zum Vorstand bzw. der Bestellperiode/Vergütungsstufe.

Die Nebenleistungen umfassen insbesondere geldwerte Vorteile aus Fahrzeugnutzung sowie Mitarbeiterrabatte und Zuschüsse zu Sicherheitseinrichtungen. Zudem kann der Aufsichtsrat neu eintretenden Mitgliedern des Vorstands Zahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und/oder zur Deckung von Umzugskosten zusagen. Im Geschäftsjahr 2023 wurde eine Zusage zur Übernahme von Umzugskosten erteilt.

#### Übersicht feste Vergütung für das Geschäftsjahr 2023

in €	Grundvergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	Feste Vergütung Gesamt
Oliver Zipse	1.950.000	26.113	1.976.113
Jochen Goller <sup>1</sup>	150.000	3.331	153.331
Ilka Horstmeier	1.050.000	66.981	1.116.981
Walter Merti <sup>2</sup>	570.652	111.981	682.633
Milan Nedeljković	1.050.000	27.524	1.077.524
Pieter Nota <sup>3</sup>	1.050.000	52.049	1.102.049
Nicolas Peter <sup>4</sup>	437.500	23.089	460.589
Joachim Post	900.000	22.692	922.692
Frank Weber <sup>5</sup>	975.000	29.392	1.004.392

<sup>1</sup> Mitglied des Vorstands seit 1. November 2023.

<sup>2</sup> Mitglied des Vorstands seit 12. Mai 2023.

<sup>3</sup> Mitglied des Vorstands bis 31. Oktober 2023, Dienstvertrag bis 31. Juli 2024. Siehe [Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot](#).

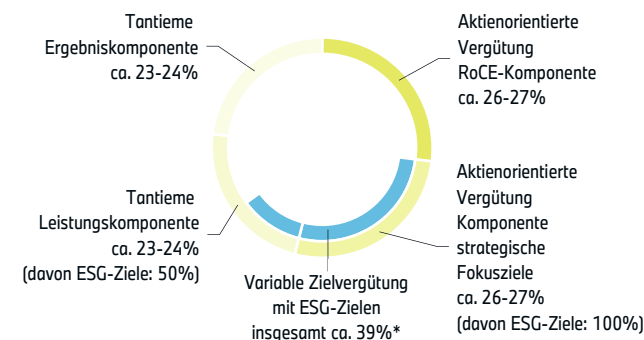
<sup>4</sup> Mitglied des Vorstands bis 11. Mai 2023, Dienstvertrag bis 31. Mai 2023. Siehe [Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot](#).

<sup>5</sup> Zweite Vergütungsstufe seit 1. Juli 2023.

##### b) Variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2023

Die variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2023 besteht aus der Tantieme und der aktienorientierten Vergütung. Der Aufsichtsrat berücksichtigt bei der Festlegung der konkreten Zielwerte insbesondere die langfristige Unternehmensplanung und Planung zur Geschäftsentwicklung des Folgejahres, die dem Aufsichtsrat zur Zustimmung vorgelegt werden. Zum Strategiebezug der einzelnen Vergütungskomponenten siehe auch oben [Das Vergütungssystem im Überblick](#).

#### Übersicht variable Zielvergütung 2023



\* Unter Einbeziehung der gemeinschaftlichen Ressortziele der Leistungskomponente der Tantieme.

**(1) Tantieme für das Geschäftsjahr 2023**  
**Überblick**

Die Tantieme besteht aus einer Ergebniskomponente und einer Leistungskomponente. Bei einer Zielerreichung von 100% für die Ergebnis- bzw. Leistungskomponente beträgt der Anteil jeder Komponente 50% des individuellen Zielbetrags der Tantieme. Die Höhe der Tantieme ist auf 180% des individuellen Zielbetrags begrenzt. Die Tantieme für das Geschäftsjahr wird mit der nächsten Abrechnung im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung 2024 ausbezahlt.

**Ergebniskomponente der Tantieme**

Die Ergebniskomponente der Tantieme honoriert den Geschäftserfolg im Erdienungsyear 2023, der an den finanziellen Kennzahlen „Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG“ und „Konzernumsatzrendite nach Steuern“ gemessen wird. Hierzu hat der Aufsichtsrat eine Zuordnungsmatrix verabschiedet, aus der sich anhand der erreichten Werte ein Ergebnisfaktor ergibt.

Für beide Kennzahlen wurden vor Beginn des Erdienungsyear 2023 jeweils ein Mindestwert, ein Zielwert und ein Maximalwert definiert. Wenn einer der Mindestwerte unterschritten wird, beträgt der Ergebnisfaktor Null (entspricht einer Zielerreichung von 0%). Bei Erreichen beider Zielwerte beträgt der Ergebnisfaktor 1,000 (entspricht einer Zielerreichung von 100%). Ab Erreichen beider Maximalwerte beträgt der Ergebnisfaktor 1,800 (entspricht der maximal möglichen Zielerreichung von 180%). Für Zwischenwerte ergibt sich der Ergebnisfaktor aus der Zuordnungsmatrix.

**Übersicht Zusammensetzung der Tantieme**

**ERGEBNISKOMONENTE**

$$\underline{50\% \text{ DES ZIELBETRAGS}} \times \underline{\text{ERGEBNISFAKTOR}} +$$

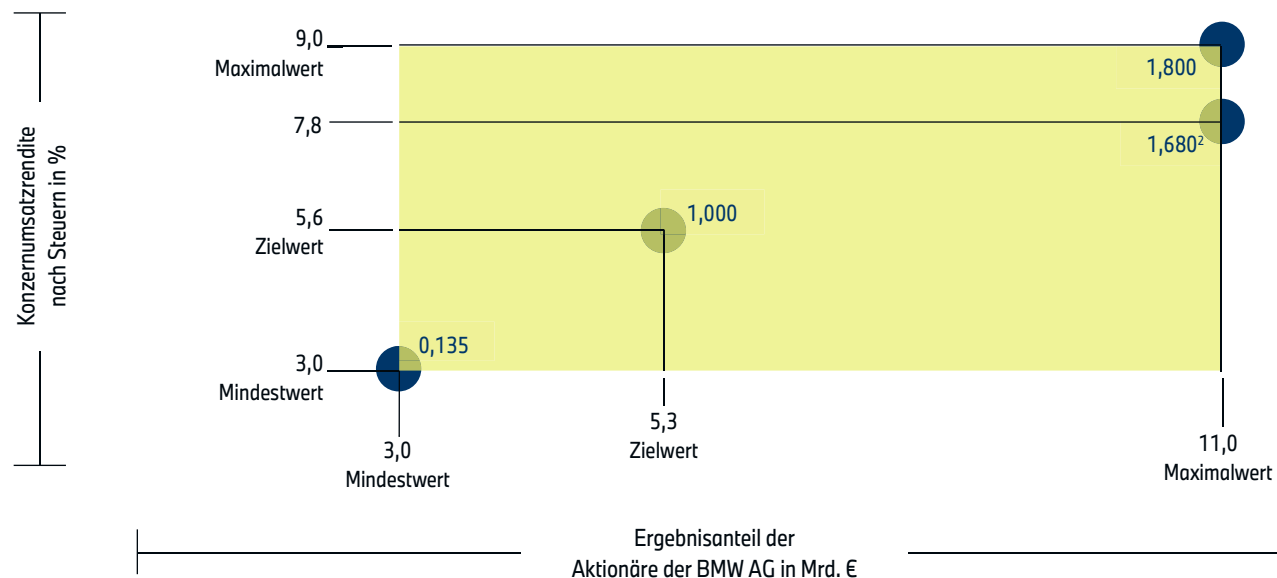
- Ergebnisfaktor wird abgeleitet aus Zuordnungsmatrix mit den Parametern „Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG“ und „Konzernumsatzrendite nach Steuern“ im Erdienungsyear
- Ergebnisfaktor kann maximal 1,8 betragen

**LEISTUNGSKOMponente**

$$\underline{50\% \text{ DES ZIELBETRAGS}} \times \underline{\text{LEISTUNGSFAKTOR}} = \underline{\text{TANTIEME}}$$

- Leistungsfaktor leitet sich ab aus
  - 50% ressortübergreifenden ESG-Zielen
  - 40% sonstigen ressortübergreifenden Zielen
  - 10% individuellen Ressortzielen
- Leistungsfaktor kann maximal 1,8 betragen
- Begrenzung auf 180% des Zielbetrags

**Ergebniskomponente der Tantieme: Zuordnungsmatrix<sup>1</sup>**



<sup>1</sup> Vereinfachte Darstellung.  
<sup>2</sup> Ergebnisfaktor 2023.

### Zielsetzung und Zielerreichung Ergebniskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2023

Die Zielsetzung und Zielerreichung sowie die konkreten Beträge der Ergebniskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2023 sind aus den folgenden Tabellen ersichtlich. Im Geschäftsjahr 2023 wurden ein Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 11,3 Mrd. € und eine Konzernumsatzrendite nach Steuern in Höhe von 7,8% erzielt. Gemäß der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Zuordnungsmatrix ergibt sich hieraus ein Ergebnisfaktor von 1,680, was einer Zielerreichung von 168% entspricht.

#### Leistungskomponente der Tantieme

Die Leistungskomponente der Tantieme honoriert die Erreichung bestimmter nichtfinanzieller Ziele. Vor Beginn des Geschäftsjahres setzt der Aufsichtsrat die Ziele in Form verschiedener nichtfinanzieller Leistungskriterien und zugehöriger Messgrößen fest. Die Leistungskriterien werden maßgeblich aus der Unternehmensstrategie, der langfristigen Unternehmensplanung und der Planung zur Geschäftsentwicklung des Folgejahres abgeleitet. Die Ziele sind unterteilt in individuelle Ziele für die einzelnen Vorstandsmitglieder (Ressortziele) und kollektive Ziele für den gesamten Vorstand (ressortübergreifende Ziele). Bei der Gewichtung der Leistungskriterien hat der Aufsichtsrat ein Ermessen. Dabei sollen ca. 10% des Zielbetrags der Leistungstantieme auf die Ressortziele entfallen. Ressortziele können sowohl ressortspezifische Ziele als auch pro Ressort zu messende Beiträge zu gemeinsamen Zielsetzungen sein. Die übrigen ca. 90% des Zielbetrags der Leistungstantieme sollen auf ressortübergreifende nichtfinanzielle Ziele entfallen. Hierbei sollen ca. 50% des Zielbetrags an die Erreichung von ressortübergreifenden nichtfinanziellen Zielen aus dem Bereich Umwelt, Soziales und Governance (ESG-Ziele) geknüpft sein.

### Zielsetzung und Zielerreichung Ergebniskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2023

Leistungskriterien	Mindestwert	Zielwert	Maximalwert	Ist-Wert	Gesamtzielerreichung	Ergebnisfaktor
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Mrd. €	3,0	5,3	11,0	11,3	168%	1,680
Konzernumsatzrendite nach Steuern in %	3,0	5,6	9,0	7,8		

### Übersicht Ergebniskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2023

Vorstandsmitglied	Anteiliger Zielbetrag der Tantieme in €	Ergebnisfaktor	Ergebniskomponente der Tantieme in €
Oliver Zipse	1.050.000	1,680	1.764.000
Jochen Goller <sup>1</sup>	79.167		133.000
Ilka Horstmeier	575.000		966.000
Walter Mertl <sup>2</sup>	301.178		505.978
Milan Nedeljković	575.000		966.000
Pieter Nota <sup>3</sup>	575.000		966.000
Nicolas Peter <sup>4</sup>	239.583		402.500
Joachim Post	475.000		798.000
Frank Weber <sup>5</sup>	525.000	882.000	

<sup>1</sup> Mitglied des Vorstands seit 1. November 2023.

<sup>2</sup> Mitglied des Vorstands seit 12. Mai 2023.

<sup>3</sup> Mitglied des Vorstands bis 31. Oktober 2023, Dienstvertrag bis 31. Juli 2024. Siehe [Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot](#).

<sup>4</sup> Mitglied des Vorstands bis 11. Mai 2023, Dienstvertrag bis 31. Mai 2023. Siehe [Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot](#).

<sup>5</sup> Zweite Vergütungsstufe seit 1. Juli 2023.

### Zielsetzung und Zielerreichung Leistungskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2023

Die vom Aufsichtsrat für das Erdienungsyear 2023 im Rahmen der Leistungskomponente der Tantieme festgelegten Ziele sowie die Gewichtung der Kriterien und die individuelle Zielerreichung sind in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst.

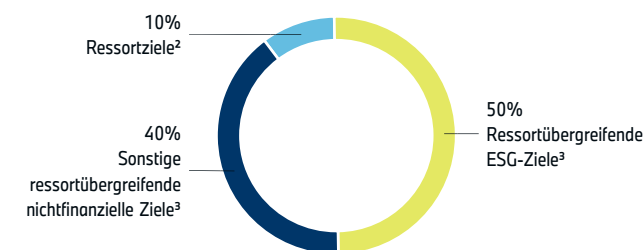
Der Aufsichtsrat hat die Leistungen der Vorstandsmitglieder in Bezug auf die Ressortziele einerseits und die ressortübergreifenden Ziele andererseits in einem Zielerreichungskorridor mit einem Teilleistungsfaktor zwischen 0 (entspricht einer Zielerreichung von 0%) und 1,80 (entspricht der maximal möglichen Zielerreichung von 180%) bewertet. Der Leistungsfaktor der Tantieme wurde aus den Teilleistungsfaktoren mit der Gewichtung 10% für die Ressortziele und 90% für die ressortübergreifenden Ziele, jeweils im Verhältnis zum Zielbetrag der Leistungskomponente der Tantieme, ermittelt. Von den ressortübergreifenden Zielen entfallen im Verhältnis zum Zielbetrag der Leistungskomponente der Tantieme 50% auf ESG-Ziele und 40% auf sonstige nichtfinanzielle Ziele.

Beurteilt wurde sowohl die Führungsleistung der einzelnen Vorstandsmitglieder als auch die Gesamtleistung des Vorstands. In Bezug auf die Ressortziele hat der Aufsichtsrat die individuellen Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder bewertet, während er in Bezug auf die ressortübergreifenden Ziele den Vorstand als Team betrachtet und die Leistungen für alle Vorstandsmitglieder einheitlich bewertet hat. Die Entscheidungsfindung des Aufsichtsrats beruht auf einer ausführlichen, dokumentierten Analyse des Leistungsstands zu allen vereinbarten Kriterien sowie eingehender Beratung im Personalausschuss und Plenum des Aufsichtsrats. Als Grundlage für die im Vorjahr gesetzten Ziele und die Beurteilung nach Abschluss des Geschäftsjahrs hat der Aufsichtsrat insbesondere die vor Beginn des Geschäftsjahres in der Unternehmensplanung festgelegten quantitativen und qualitativen Messgrößen herangezogen.

Zur Beurteilung einzelner Messgrößen wurden auch die Ergebnisse von Vergleichsstudien und -berechnungen gegenüber Wettbewerbern herangezogen. Neben einer Betrachtung der Leistungen im Jahr 2023 hat der Aufsichtsrat auch eine Trendbetrachtung über mehrere Geschäftsjahre vorgenommen. Hierbei hat er die Auswirkungen von Entscheidungen, Maßnahmen und Weichenstellungen aus früheren Geschäftsjahren auf das Jahr 2023 bewertet und die Bedeutung der Leistungen im Jahr 2023 für die künftige Unternehmensentwicklung abgeschätzt.

Zu den festgelegten quantitativen und qualitativen Messgrößen gehören Kennzahlen wie z. B. Fahrzeugabsatz, Segmentanteile, Absatzanteil elektrifizierter und vollelektrischer Fahrzeuge sowie der Anteil von Fahrzeugen der Marke BMW mit Remote Software Upgrade-Fähigkeit. Weitere betrachtete Messgrößen waren etwa die Beurteilung der Qualität des Kundenerlebnisses im Vergleich zum Wettbewerb, die F&E-Quote sowie Investitionen in Aus- und Weiterbildung und Zielsetzungen für Diversity.

### Übersicht Ziele der Leistungskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2023<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Bezogen auf den Zielbetrag der Leistungskomponente der Tantieme.

<sup>2</sup> Individuelle Bewertung je Vorstandsmitglied.

<sup>3</sup> Gemeinschaftliche Bewertung des Vorstands als Team.

## Zielsetzung Leistungskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2023

<b>Ressortübergreifende ESG-Ziele</b>		Innovationsleistung (ökologisch, z. B. Absatzanteil vollelektrischer Fahrzeuge (Battery Electric Vehicle, BEV)) Reputation (Corporate Reputation, Compliance-Präventionsleistung) Wandlungsfähigkeit (Investitionen in Aus- und Weiterbildung, Nachhaltigkeit) Attraktivität als Arbeitgeber (z. B. Platzierung bei Rankings) Führungsleistung (Mitarbeiterzufriedenheit)	Gewichtung 50%
	Gesamtvorstand <sup>1</sup>		
<b>Ressortübergreifende sonstige nichtfinanzielle Ziele</b>		Marktstellung (z. B. Absatzvolumen BMW Group) Innovationsleistung (ökonomisch, z. B. Absatzanteil BMW Neufahrzeuge mit Remote Software Upgrade-Fähigkeit) Kundenorientierung (Produkt-, Kundenbetreuungsqualität, z. B. anhand von Vergleichsstudien) Reputation (z. B. Markenstärke)	Gewichtung 40%
<b>Gemeinschaftliche Ressortziele</b>	Alle Mitglieder des Vorstands <sup>2</sup>	Beitrag zur Erfüllung der Wachstums- und Profitabilitätsziele Führungsleistung im Ressort und Erreichung der Diversity-Ziele im Ressort Präventionsleistung Compliance im Ressort Stärkung der Qualitätsorientierung	Gewichtung 10%
	Oliver Zipse	Koordinierung der Arbeit des Vorstands Vertretung der Unternehmensinteressen; Präsentation neuer Produkte Fortschritte Nachhaltigkeitsstrategie und Transformation Zukunftsportfolio der Marken	
	Ilka Horstmeier	Sicherstellung Arbeitgeberattraktivität und Arbeitskräfteverfügbarkeit Steuerung Personalstrukturen, -kapazitäten und -kosten; Gestaltung Kompetenzumbau Real Estate Portfolio-Management Fortschritt Dekarbonisierungs- und Energieversorgungsstrategie je Standort	
	Milan Nedeljković	Antizipation Marktbedarfe, Steuerung Produktionsnetzwerk und Absicherung Lieferkette Flexible Ausrichtung Produktionsstruktur; Weiterentwicklung zukunftsgerichtetes Produktionssystem Weiterentwicklung und Sicherstellung hoher Qualitätsstandards Fortschritt Dekarbonisierungs- und Energieversorgungsstrategie je Standort	
<b>Spezifische Ressortziele</b>	Pieter Nota (Vorstandsmitglied bis 31. Oktober 2023)/ Jochen Goller (Vorstandsmitglied ab 1. November 2023)	Absatz- und Preisplanung; Potenzialrealisierungen in den Vertriebsmärkten Antizipation Marktbedarfe, Steuerung Produktionsnetzwerk und Absicherung Lieferkette Weiterentwicklung digitaler Marketing- und Verkaufskonzepte und Vorbereitung regionaler Direktvertriebsmodelle Erfolgreiche Kommunikation und Präsentation neuer Produkte	Gewichtung 10%
	Nicolas Peter (Vorstandsmitglied bis 11. Mai 2023)/ Walter Mertl (Vorstandsmitglied ab 12. Mai 2023)	Kapitalmarktcommunication; Weiterentwicklung nichtfinanzielle Berichterstattung und Berichtsorganisation Risikomanagement und Konzernfinanzierung; Optimierung Kapitalstruktur; Investitionsplanung Performance Programm Finanzziele einschließlich Digitalisierungspotenziale Vertretung des Unternehmens bei Projekten in China	
	Joachim Post	Antizipation Marktbedarfe, Steuerung Produktionsnetzwerk und Absicherung Lieferkette Umsetzung Qualitätsanforderungen und Kostenziele Sicherstellung Technologiezugang und Innovationsfähigkeit Weiterentwicklung CO <sub>2</sub> -Management System in der Lieferkette	
	Frank Weber	Entwicklung wettbewerbsfähiger Produkte Termingerechte Übergabe serienreifer Produkte; Fokussierung auf neue Fahrzeug- und Digitalarchitektur Weiterentwicklung Automatisiertes Fahren; Entwicklung Wasserstofftechnologie Zukunftsportfolio MINI	

<sup>1</sup> Gemeinschaftliche Bewertung des Vorstands als Team. <sup>2</sup> Individuelle Bewertung je Vorstandsmitglied.



## Übersicht Zielerreichung Leistungskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2023

	Ziele	Gewichtung in %	Durchschnittliche Zielerreichung in %	Leistungsfaktor	Anteiliger Zielbetrag der Tantieme in €	Leistungskomponente der Tantieme in €
Oliver Zipse	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50	108,0			
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40	92,5	1,03	1.050.000	1.081.500
	Ressortziele	10	118,8			
Jochen Goller <sup>1</sup>	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50	108,0			
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40	92,5	1,02	79.167	80.750
	Ressortziele	10	108,1			
Ilka Horstmeier	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50	108,0			
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40	92,5	1,02	575.000	586.500
	Ressortziele	10	110,0			
Walter Merti <sup>2</sup>	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50	108,0			
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40	92,5	1,02	301.178	307.201
	Ressortziele	10	111,9			
Milan Nedeljković	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50	108,0			
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40	92,5	1,02	575.000	586.500
	Ressortziele	10	111,3			
Pieter Nota <sup>3</sup>	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50	108,0			
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40	92,5	1,02	575.000	586.500
	Ressortziele	10	111,9			
Nicolas Peter <sup>4</sup>	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50	108,0			
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40	92,5	1,03	239.583	246.771
	Ressortziele	10	116,9			
Joachim Post	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50	108,0			
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40	92,5	1,02	475.000	484.500
	Ressortziele	10	110,0			
Frank Weber <sup>5</sup>	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50	108,0			
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40	92,5	1,02	525.000	535.500
	Ressortziele	10	111,9			

<sup>1</sup> Mitglied des Vorstands seit 1. November 2023.

<sup>2</sup> Mitglied des Vorstands seit 12. Mai 2023.

<sup>3</sup> Mitglied des Vorstands bis 31. Oktober 2023, Dienstvertrag bis 31. Juli 2024. Siehe [2 Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot](#).

<sup>4</sup> Mitglied des Vorstands bis 11. Mai 2023, Dienstvertrag bis 31. Mai 2023. Siehe [2 Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot](#).

<sup>5</sup> Zweite Vergütungsstufe seit 1. Juli 2023.

**(2) Aktienorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2023**

Im Rahmen der aktienorientierten Vergütung als variabler Langfristkomponente erhalten die Vorstandsmitglieder eine für die Investition in BMW Stammaktien zweckgebundene Barvergütung (Eigeninvestmentbarbetrag). Ihre Höhe hängt von der Erreichung bestimmter finanzieller und nichtfinanzieller Ziele im abgelaufenen Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) ab. Die Vorstandsmitglieder sind verpflichtet, den Eigeninvestmentbarbetrag abzüglich Steuern und Abgaben unmittelbar nach Auszahlung in BMW Stammaktien zu investieren und die Aktien über einen Zeitraum von mindestens vier Jahren zu halten (Share Ownership Guideline). Die festgelegte Haltefrist gilt auch bei einem Ausscheiden aus dem Vorstand.

**Eigeninvestmentbarbetrag**

Der Eigeninvestmentbarbetrag für das Geschäftsjahr 2023 wird mit der nächsten Abrechnung im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung 2024 ausbezahlt. Er ist abhängig vom Zielbetrag, vom erzielten RoCE im Segment Automobile und vom Erreichungsgrad bestimmter strategischer Fokusziele im Erdienungsjahr. Der Eigeninvestmentbarbetrag ist auf maximal 180% des Zielbetrags begrenzt und berechnet sich wie folgt:

$$\text{Eigeninvestmentbarbetrag} = \text{RoCE-Komponente} + \text{Komponente strategische Fokusziele}$$

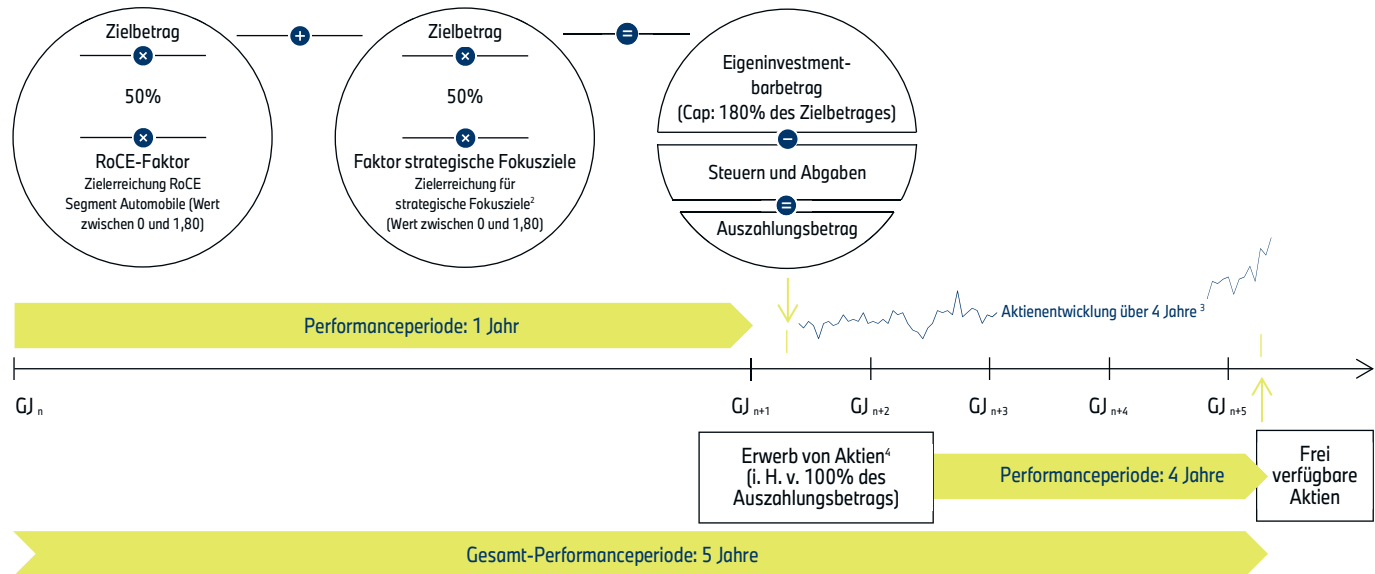
**Zielbetrag des Eigeninvestmentbarbetrags**

Die Zielbeträge für das Jahr 2023 für die einzelnen Vorstandsmitglieder sind aus der Tabelle [Übersicht Aktienorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2023](#) ersichtlich.

**RoCE-Komponente des Eigeninvestmentbarbetrags**

Der Aufsichtsrat setzt vor Beginn des jeweiligen Erdienungsjahres basierend auf der Unternehmensplanung einen Mindest-, einen Ziel- und einen Maximalwert für den RoCE im Segment Automobile im Erdienungsjahr fest und ordnet diesen Werten jeweils einen RoCE-Faktor zu. Bei Unterschreitung des Mindestwerts beträgt der RoCE-Faktor 0. Bei Erreichen des Zielwerts beträgt der RoCE-Faktor 1,00. Ab Erreichen des Maximalwerts beträgt der RoCE-Faktor 1,80. Die RoCE-Komponente des Eigeninvestmentbarbetrags wird ermittelt, indem der RoCE-Faktor des

**Übersicht aktienorientierte Vergütung<sup>1</sup>**



<sup>1</sup> Vereinfachte Darstellung.

<sup>2</sup> Festlegung von mindestens zwei strategischen Fokuszielen und deren Anteil am Zielbetrag durch den Aufsichtsrat.

<sup>3</sup> Beispielhafte Darstellung der Kursentwicklung.

<sup>4</sup> Auszahlung des Eigeninvestmentbarbetrags, Erwerb der Aktien und Beginn der vierjährigen Haltefrist erfolgen mit der nächsten Abrechnung im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung, der der Jahresabschluss für das Erdienungsjahr vorgelegt wird.

Erdienungsjahres mit 50% des individuellen Zielbetrags multipliziert wird.

**Komponente strategische Fokusziele des Eigeninvestmentbarbetrags**

Der Aufsichtsrat legt vor Beginn des Erdienungsjahres mindestens zwei strategische Fokusziele fest. Er leitet diese aus der Unternehmensstrategie und der Unternehmensplanung ab, setzt für jedes strategische Fokusziel einen Mindest-, einen Ziel- und einen Maximalwert fest und ordnet diesen jeweils einen Faktor zu. Bei Unterschreitung des Mindestwerts beträgt der jeweilige Faktor 0. Bei Erreichen des Zielwerts beträgt der jeweilige Faktor 1,00. Ab Erreichen des Maximalwerts beträgt der jeweilige Faktor 1,80. Die Komponente strategische Fokusziele des Eigeninvestmentbarbetrags wird in zwei Schritten ermittelt. Im ersten

Schritt wird der für das jeweilige strategische Fokusziel erreichte Faktor des Erdienungsjahres mit dem auf dieses Ziel entfallenden Anteil des individuellen Zielbetrags multipliziert. Im zweiten Schritt werden die auf diese Weise für die einzelnen strategischen Fokusziele ermittelten Werte addiert. Sind zwei strategische Fokusziele festgelegt, entfällt auf jedes strategische Fokusziel ein Anteil von 25% des individuellen Zielbetrags, soweit der Aufsichtsrat keine andere Festlegung trifft. Sind mehr als zwei strategische Fokusziele festgelegt, bestimmt der Aufsichtsrat die Gewichtung.

### Zielsetzung und Zielerreichung der RoCE-Komponente für das Geschäftsjahr 2023

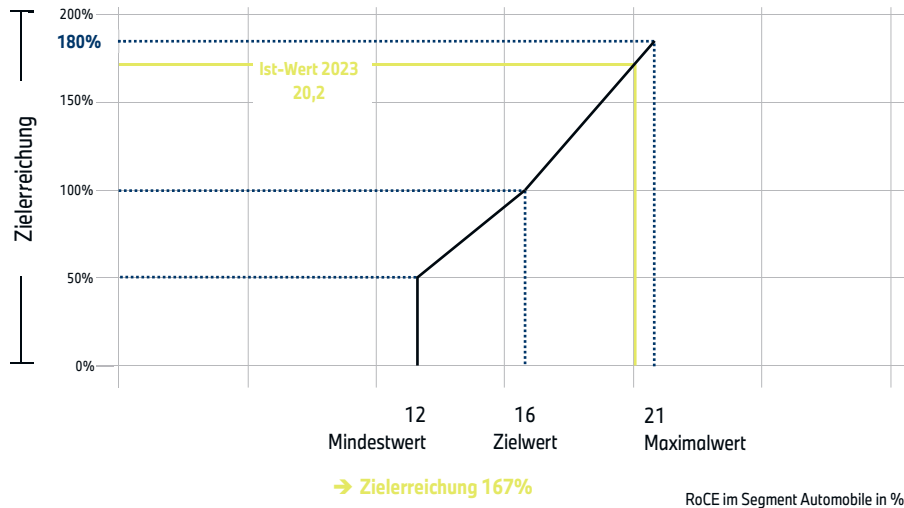
Der RoCE im Segment Automobile für das Geschäftsjahr 2023 ist definiert als das Segmentergebnis vor Finanzergebnis, dividiert durch das durchschnittlich eingesetzte Kapital im Segment. Für das Erdienungsjaar 2023 hat der Aufsichtsrat im Dezember 2022 auf Grundlage der langfristigen Unternehmensplanung für die RoCE-Komponente folgende Werte festgelegt: Mindestwert: 12% (Zielerreichung 50%), Zielwert: 16% (Zielerreichung 100%), Maximalwert: 21% (Zielerreichung 180%). Der erreichte RoCE im Segment Automobile für das Geschäftsjahr 2023 beträgt 20,2%, sodass der RoCE-Faktor für die Berechnung des Eigeninvestmentbarbetrags 1,67 beträgt.

### Zielsetzung und Zielerreichung der Komponente strategische Fokusziele für das Geschäftsjahr 2023

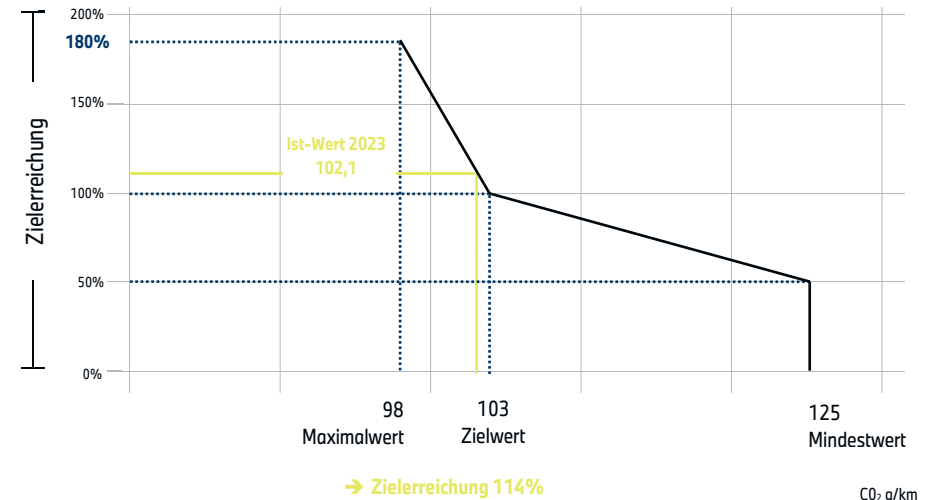
Für das Erdienungsjaar 2023 hat der Aufsichtsrat im Dezember 2022 in Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem die folgenden strategischen Fokusziele bestimmt:

- Reduktion der CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen in der EU nach WLTP; Gewichtung in Bezug auf individuellen Zielbetrag des Eigeninvestmentbarbetrags: 25%.
- Absatz vollelektrischer Fahrzeuge (Battery Electric Vehicle, BEV); Gewichtung in Bezug auf individuellen Zielbetrag des Eigeninvestmentbarbetrags: 25%.

### Zielsetzung und Zielerreichung RoCE-Komponente



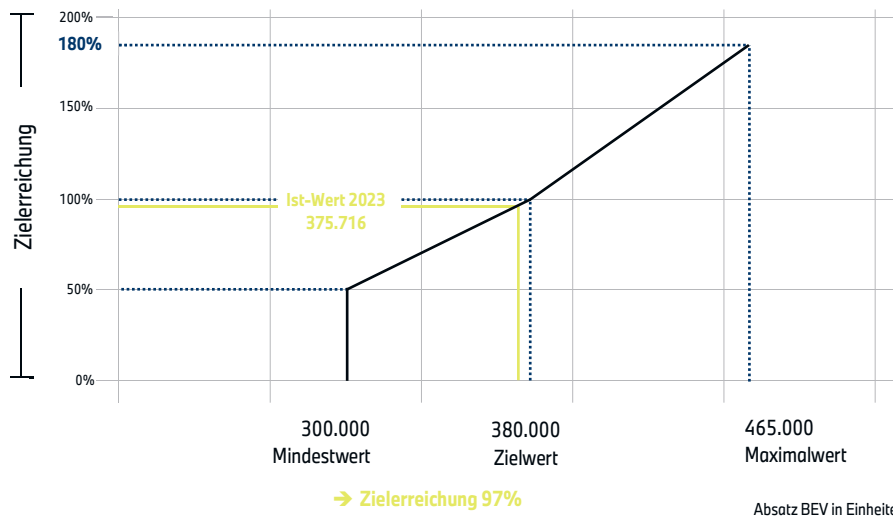
### Zielsetzung und Zielerreichung Reduktion CO<sub>2</sub>-Flottenemission (EU)



Im Hinblick auf die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen nach WLTP hat der Aufsichtsrat für das Erdienungsjahr 2023 folgende Werte in CO<sub>2</sub> g/km nach WLTP für den Flottenverbrauch in Europa als vergütungsrelevante Schwellenwerte festgelegt: Mindestwert: 125 CO<sub>2</sub> g/km (Zielerreichung 50%), Zielwert: 103 CO<sub>2</sub> g/km (Zielerreichung 100%), Maximalwert: 98 CO<sub>2</sub> g/km (Zielerreichung 180%). Der Ist-Wert für das Geschäftsjahr 2023 beträgt 102,1 CO<sub>2</sub> g/km, sodass die Zielerreichung bei 114% liegt.

Für den Absatz vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) hat der Aufsichtsrat für das Erdienungsjahr 2023 folgende Referenzwerte in Einheiten festgelegt: Mindestwert: 300.000 Einheiten (Zielerreichung 50%), Zielwert: 380.000 Einheiten (Zielerreichung 100%), Maximalwert: 465.000 Einheiten (Zielerreichung 180%). Der Ist-Wert für das Geschäftsjahr 2023 beträgt 375.716 Einheiten, sodass die Zielerreichung bei 97% liegt.

### Zielsetzung und Zielerreichung Absatz BEV



Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Zielsetzungen und die Zielerreichung der aktienorientierten Vergütung für das Geschäftsjahr 2023.

### Zielsetzung und Zielerreichung Aktienorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2023

	Leistungskriterien	Gewichtung (in %)	Mindestwert	Zielwert	Maximalwert	Ist-Wert	Ziel- erreichung	Faktor
RoCE-Komponente	RoCE im Segment Automobile (in %)	50	12	16	21	20,2	167%	1,67
Komponente strategische Fokusziele	Reduktion CO <sub>2</sub> -Flotten- emissionen EU (in g/km)	25	125	103	98	102,1	114%	1,14
	Absatz vollelektrische Fahrzeuge (BEV) in Einheiten	25	300.000	380.000	465.000	375.716	97%	0,97

### Übersicht Aktienorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2023

Vorstandsmitglied	RoCE-Komponente		Komponente strategisches Fokusziel (CO <sub>2</sub> )		Komponente strategisches Fokusziel (BEV)		Summe strategische Fokusziele	Summe			
	Anteiliger Zielbetrag in €	RoCE-Faktor	RoCE- Komponente in €	Anteiliger Zielbetrag in €	Faktor strategisches Fokusziel (CO <sub>2</sub> )	Komponente strategisches Fokusziel CO <sub>2</sub> in €	Anteiliger Zielbetrag in €	Faktor strategisches Fokusziel (BEV)	Komponente strategisches Fokusziel BEV in €	in €	Eigen- investment- barbetrag in €
Oliver Zipse	1.175.000		1.962.250	587.500		669.750	587.500		569.875	1.239.625	3.201.875
Jochen Goller <sup>1</sup>	91.667		153.083	45.833		52.250	45.833		44.458	96.708	249.792
Ilka Horstmeier	640.000		1.068.800	320.000		364.800	320.000		310.400	675.200	1.744.000
Walter Merti <sup>2</sup>	348.732		582.382	174.366		198.777	174.366		169.135	367.912	950.294
Milan Nedeljković	640.000	1,67	1.068.800	320.000	1,14	364.800	320.000	0,97	310.400	675.200	1.744.000
Pieter Nota <sup>3</sup>	640.000		1.068.800	320.000		364.800	320.000		310.400	675.200	1.744.000
Nicolas Peter <sup>4</sup>	266.667		445.333	133.333		152.000	133.333		129.333	281.333	726.667
Joachim Post	550.000		918.500	275.000		313.500	275.000		266.750	580.250	1.498.750
Frank Weber <sup>5</sup>	595.000		993.650	297.500		339.150	297.500		288.575	627.725	1.621.375

<sup>1</sup> Mitglied des Vorstands seit 1. November 2023.

<sup>2</sup> Mitglied des Vorstands seit 12. Mai 2023.

<sup>3</sup> Mitglied des Vorstands bis 31. Oktober 2023, Dienstvertrag bis 31. Juli 2024. Siehe [„Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot“](#).

<sup>4</sup> Mitglied des Vorstands bis 11. Mai 2023, Dienstvertrag bis 31. Mai 2023. Siehe [„Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot“](#).

<sup>5</sup> Zweite Vergütungsstufe seit 1. Juli 2023.

## 5. Aktienhalteverpflichtung (Share Ownership Guideline)

Die zum 31. Dezember 2023 amtierenden Mitglieder des Vorstands halten aufgrund der aktienorientierten Vergütungsprogramme für die Geschäftsjahre 2019–2022 insgesamt 112.969 BMW Stammaktien mit bestehender Halteverpflichtung. Die Halteverpflichtung für die Dauer von vier Jahren gilt auch bei einem Ausscheiden aus dem Vorstand fort.

Die aktienorientierte Vergütung (Eigeninvestmentbarbetrag) für das Erdienungsyear 2022 wurde mit der nächsten Abrechnung im Anschluss an die Hauptversammlung 2023 ausbezahlt. Unmittelbar danach haben die angegebenen Vorstandsmitglieder insgesamt 42.995 BMW Stammaktien erworben, die einer Haltepflicht bis in das Jahr 2027 unterliegen. Die aktienorientierte Vergütung (Eigeninvestmentbarbetrag) für das Erdienungsyear 2023 kommt mit der nächsten Abrechnung im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung 2024 zur Auszahlung. Unmittelbar danach werden die BMW Stammaktien erworben, die einer Halteverpflichtung bis in das Jahr 2028 unterliegen werden.

Der Wert der von den zum 31. Dezember 2023 amtierenden Vorstandsmitgliedern gehaltenen BMW Stammaktien zum 31. Dezember 2023 beträgt zwischen 237% und 75% der jeweiligen Grundvergütung des Geschäftsjahres 2023<sup>3,4</sup>.

Der Kauf und Verkauf von Aktien der BMW AG und sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten unterliegt für amtierende Vorstandsmitglieder auch nach Ablauf der Mindesthaltefrist einer Meldepflicht gemäß Art. 19 der Marktmissbrauchsverordnung (EU) Nr. 569/2014 (Managers' Transactions). Im Geschäftsjahr 2023 hat kein amtierendes Vorstandsmitglied einen Verkauf von Aktien der BMW AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten gemeldet.

## BMW Stammaktien mit bestehender Halteverpflichtung aus aktienbasierter Vergütung für Geschäftsjahre 2019–2022<sup>1</sup>

	Aktienbestand zum 1. Januar 2023	Erwerb im Geschäftsjahr 2023 <sup>2</sup>	Ablauf der Haltefrist im Geschäftsjahr 2023	Aktienbestand zum 31. Dezember 2023	Wert in € zum 31. Dezember 2023 <sup>3</sup>	Relation Wert/ Grundvergütung 2023 <sup>4</sup>
<b>Oliver Zipse</b>	35.700	14.285	4.117	45.868	4.622.577	237%
<b>Jochen Goller<sup>5</sup></b>	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
<b>Ilka Horstmeier</b>	13.308	7.374	(-)	20.682	2.084.332	199%
<b>Walter Mertl<sup>6</sup></b>	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
<b>Milan Nedeljković</b>	13.700	7.472	(-)	21.172	2.133.714	203%
<b>Joachim Post</b>	(-)	6.686	(-)	6.686	673.815	75%
<b>Frank Weber<sup>7</sup></b>	11.383	7.178	(-)	18.561	1.870.578	192%
<b>Gesamt</b>	<b>74.091</b>	<b>42.995</b>	<b>4.117</b>	<b>112.969</b>	<b>11.385.016</b>	

<sup>1</sup> Berücksichtigt sind nur BMW Stammaktien, die unter dem aktienbasierten Vergütungsprogramm des Vorstands mit der Barvergütungskomponente erworben wurden und für die die vierjährige Halteverpflichtung noch nicht abgelaufen ist.

<sup>2</sup> Auszahlung der Barvergütungskomponente (Eigeninvestmentbarbetrag) 2022 im Mai 2023 mit anschließendem Erwerb der ausgewiesenen BMW Stammaktien (Kaufdatum 31. Mai 2023 zu einem Kurs von 103,42 €), für die die vierjährige Haltefrist bis 2027 gilt.

<sup>3</sup> Letzter Börsenhandelstag 2023: 29. Dezember 2023. XETRA Schlusskurs am 29. Dezember 2023: 100,78 €.

<sup>4</sup> Wert Aktienbestand zum 31. Dezember 2023 in Relation zur 2023 ausbezahlten Grundvergütung. Zur Grundvergütung siehe Tabelle <sup>2</sup> Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG.

<sup>5</sup> Mitglied des Vorstands seit 1. November 2023.

<sup>6</sup> Mitglied des Vorstands seit 12. Mai 2023.

<sup>7</sup> Zweite Vergütungsstufe seit 1. Juli 2023.

## 6. Altersversorgung

Das System zur Altersversorgung sieht jährliche Beiträge durch das Unternehmen vor, die für jedes Jahr der Bestellung zum Mitglied des Vorstands auf ein Ansparkonto entrichtet werden. Anwartschaften auf Versorgungsleistungen werden nach der Zusage unverfallbar, wenn das Dienstverhältnis ein Jahr bestanden hat. Wenn das Dienstverhältnis bei Eintritt von Invalidität endet, erhält das Vorstandsmitglied eine Erwerbsminderungsrente. Ausgeschiedene Vorstandsmitglieder haben frühestens Anspruch auf eine Altersleistung nach Vollendung des 62. Lebensjahres und Ausscheiden aus dem Dienstverhältnis. Für den Fall, dass ein anspruchsberechtigtes Vorstandsmitglied vor Eintritt des Versorgungsfalls Alter oder Invalidität verstirbt, hat ein hinterbliebener Ehegatte bzw. eingetragener Lebenspartner, andernfalls haben hinterbliebene Kinder in Abhängigkeit von Alter und Stand der Ausbildung Anspruch auf eine Hinterbliebenenleistung. Die Höhe der Leistungen richtet sich nach der Höhe des individuellen Ansparkontos des jeweiligen Vorstandsmitglieds. Dieses ergibt sich aus den jährlich eingebrachten Beiträgen sowie einer jährlichen Überschussbeteiligung in Abhängigkeit von der Kapitalanlageform. Für die eingebrachten Beiträge gilt eine garantierte Mindestverzinsung in Höhe des in der Deckungsrückstellungsverordnung jeweils festgelegten Höchstzinssatzes. Die Auszahlung erfolgt nach Wahl des Vorstandsmitglieds als Einmalbetrag oder in Jahresraten. Die Möglichkeit der Auszahlung als lebenslange monatliche Rente oder in Mischformen besteht nur für Zusagen, die vor 2016 gegeben wurden. Für den Todes- oder Invaliditätsfall ist eine Mindestleistung in Höhe der bis zum 60. Lebensjahr möglichen – maximal jedoch zehn – Versorgungsjahresbeiträge zugesagt.

Vorstandsmitglieder, die unmittelbar aus der aktiven Vorstandstätigkeit in den Ruhestand treten oder diesen gleichgestellt werden, sind berechtigt, zu den jeweils auch für BMW Rentner geltenden Konditionen Fahrzeuge und sonstige Produkte der BMW Group zu erwerben und Dienstleistungen zu beziehen sowie Fahrzeuge der BMW Group entsprechend den Richtlinien zu nutzen, die für Bereichsleiter der obersten Einstufung gelten. Für Vorstandsvorsitzende im Ruhestand besteht zusätzlich die Möglichkeit, im Rahmen der Verfügbarkeit und gegen Verrechnung den BMW Fahrdienst zu nutzen.

Für im Geschäftsjahr 2023 amtierende Mitglieder des Vorstands sind im Berichtsjahr Aufwendungen für Leistungen nach Beendigung des Dienstverhältnisses in Höhe von 3,2 Mio. € angefallen. Hierbei handelt es sich ausschließlich um die Dotierung von Pensionsrückstellungen gemäß IAS 19.

### Versorgungszusagen 2023

in €	Dienstzeitaufwand nach IFRS im Geschäftsjahr 2023	Barwert der Anwartschaften auf Pensionen nach IFRS zum 31. Dezember 2023
<b>Oliver Zipse</b>	712.729	5.749.540
<b>Jochen Goller<sup>1</sup></b>	66.667	1.039.801
<b>Ilka Horstmeier</b>	407.533	2.704.634
<b>Walter Mertl<sup>2</sup></b>	254.444	807.853
<b>Milan Nedeljković</b>	407.391	3.174.055
<b>Pieter Nota<sup>3</sup></b>	407.516	2.336.557
<b>Nicolas Peter<sup>4</sup></b>	166.667	4.038.570
<b>Joachim Post</b>	408.504	1.174.735
<b>Frank Weber</b>	407.525	1.845.023
<b>Gesamt</b>	<b>3.238.976</b>	<b>22.870.768</b>

<sup>1</sup> Mitglied des Vorstands seit 1. November 2023.

<sup>2</sup> Mitglied des Vorstands seit 12. Mai 2023.

<sup>3</sup> Mitglied des Vorstands bis 31. Oktober 2023, Dienstvertrag bis 31. Juli 2024, siehe [Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot](#).

<sup>4</sup> Mitglied des Vorstands bis 11. Mai 2023, Dienstvertrag bis 31. Mai 2023, siehe [Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot](#).

## 7. Malus- und Clawback-Regelungen

Das geltende Vergütungssystem sieht unter bestimmten Voraussetzungen für die variable Vergütung die Möglichkeit des Einbehalts (Malus) und der Rückforderung bereits ausbezahlter Vergütung (Clawback) vor. Die Regelungen ermöglichen es dem Aufsichtsrat, die variable Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance-Verstößen einzubehalten oder zurückzufordern (Compliance Malus bzw. Compliance Clawback). Diese Möglichkeit besteht zudem in Fällen, in denen variable Vergütungsbestandteile, die an das Erreichen bestimmter Ziele anknüpfen, auf der Grundlage falscher Berechnungsgrundlagen oder fehlerhafter Abschlüsse ausbezahlt wurden. Die Zurückbehaltung oder Rückforderung ist auch nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand möglich.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2023 keinen Anlass festgestellt, variable Vergütungsbestandteile einzubehalten oder zurückzufordern.

## 8. Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot

Die VorstandsDienstverträge sehen für den Fall ihrer vorzeitigen Beendigung durch die Gesellschaft ohne wichtigen Grund vor, dass dem Vorstandsmitglied eine Abfindung zu zahlen ist, deren Höhe auf maximal zwei Jahresvergütungen begrenzt ist („Abfindungs-Cap“) und die nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergütet. Beträgt die Restlaufzeit des Vertrags weniger als zwei Jahre, reduziert sich die Abfindungszahlung zeitanteilig. Als Jahresvergütung wird grundsätzlich die Summe aus Grundvergütung, Zielbetrag der Tantieme und Zielbetrag des Eigeninvestmentbarbetrags herangezogen, es sei denn, im Vorjahr wurde der jeweilige Zielbetrag nicht erreicht. In diesem Fall wird die tatsächlich gewährte Tantieme bzw. der tatsächlich ausgezahlte Eigeninvestmentbarbetrag zugrunde gelegt.

Für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit aufgrund eines Kontrollwechsels (Change of Control) oder im Zusammenhang mit einem Übernahmeangebot bestehen keine spezifischen Abfindungsvereinbarungen.

Für den Fall des Todes und der Invalidität bestehen Sonderregelungen zum Entfall der Haltefrist für Stammaktien, die mit

aktienbasierten Vergütungskomponenten erworben wurden. Soweit der Dienstvertrag vorzeitig beendet wird und der Gesellschaft ein außerordentliches Kündigungsrecht zusteht oder das Vorstandsmandat ohne Einvernehmen mit der Gesellschaft niedergelegt wird, verfallen etwaige Ansprüche auf noch nicht ausgezahlte Matching-Komponenten. Ansprüche auf weitere variable Vergütungsbestandteile (Tantieme, Eigeninvestmentbarbetrag) verfallen, soweit sie die Zielbeträge übersteigen.

Mit den Vorstandsmitgliedern ist für bestimmte Fälle gegen Zahlung einer Karenzentschädigung ein einjähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vereinbart. Die Dienstverträge sehen während der Dauer des nachvertraglichen Wettbewerbsverbots die Zahlung einer monatlichen Karenzentschädigung in Höhe der jeweiligen monatlichen Grundvergütung vor. Entsprechend der Empfehlung G.13 des DCGK wird eine eventuelle Abfindungszahlung auf die Karenzentschädigung angerechnet. Gleiches gilt für sonstige Einkünfte von dritter Seite, soweit es sich nicht um Vergütung für während der Mandatszeit genehmigte Aufsichtsratsmandate handelt. Die Gesellschaft kann auf die Einhaltung des nachvertraglichen Wettbewerbsverbots einseitig verzichten.

Herr Dr. Nicolas Peter ist mit Ablauf des 11. Mai 2023 im Rahmen einer geplanten Nachfolgeregelung einvernehmlich aus dem Vorstand ausgeschieden. Für die verbleibende Laufzeit seines Dienstvertrags bis zum 31. Mai 2023 hat er eine feste Vergütung (Grundvergütung und sonstige Vergütung) von 0,05 Mio. € erhalten. Die Tantieme bzw. der Eigeninvestmentbarbetrag für den Zeitraum vom 12. Mai bis 31. Mai 2023 beläuft sich auf 0,08 Mio. € bzw. 0,09 Mio. €. Für die Zeit nach seinem Ausscheiden aus dem Vorstand bis zum Ende des Dienstvertrages wurde ein anteiliger Versorgungsbeitrag von 0,02 Mio. € geleistet. Es besteht ein einjähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot. Die vertraglich geschuldete Karenzentschädigung für den Zeitraum vom 1. Juni 2023 bis 31. Mai 2024 beläuft sich auf 1,1 Mio. €, auf den Zeitraum vom 1. Juni bis 31. Dezember 2023 entfällt ein Betrag von 0,6 Mio. €.

Mit Ablauf des 31. Oktober 2023 ist Herr Pieter Nota im Rahmen einer geplanten Nachfolgeregelung einvernehmlich aus dem Vorstand ausgeschieden. Sein Dienstvertrag endet zum 31. Juli 2024. Seine Vergütung wird ihm bis zur Beendigung des Dienstvertrags zu den vertraglich vorgesehenen Fälligkeitsterminen weitergezahlt, eine vorzeitige Abrechnung und Auszahlung findet nicht statt; er erhält keine Abfindung. Für die Zeit vom 1. November bis 31. Dezember 2023 beträgt seine anteilige feste Vergütung (Grundvergütung und sonstige Vergütung) 0,2 Mio. €, die anteilige Tantieme 0,3 Mio. €, der anteilige Eigeninvestmentbarbetrag 0,3 Mio. €. Der Versorgungsbeitrag für die Zeit vom 1. November bis 31. Dezember 2023 beläuft sich auf 0,07 Mio. €. Für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Juli 2024 beläuft sich die Grundvergütung auf 0,6 Mio. €, die Tantieme beträgt maximal 0,7 Mio. €, der Eigeninvestmentbarbetrag beläuft sich auf maximal 0,7 Mio. €. Der Versorgungsbeitrag für das anteilige Geschäftsjahr 2024 beläuft sich auf 0,2 Mio. €. Es besteht ein einjähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot. Die vertraglich geschuldete Karenzentschädigung für den Zeitraum vom 1. August 2024 bis zum 31. Juli 2025 beträgt 1,1 Mio. €.

### 9. Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG

Die nachfolgenden Tabellen [Darstellung der gewährten und geschuldeten Vergütung](#) zeigen die den im Berichtsjahr amtierenden Mitgliedern des Vorstands im Berichtsjahr gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 AktG. Die dargestellte Vergütung der unterjährig ausgeschiedenen Mitglieder des Vorstands umfasst auch die nach dem Ausscheiden im Berichtsjahr gewährte und geschuldete Vergütung.

Die Tabellen enthalten alle Beträge, die den einzelnen Vorstandsmitgliedern im Berichtszeitraum zugeflossen sind („gewährte Vergütung“), bzw. alle rechtlich fälligen, aber bisher nicht zugeflossenen Vergütungen („geschuldete Vergütung“).

Eine „gewährte Vergütung“ im Berichtsjahr wird neben dem faktischen Zufluss auch dann angenommen, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit

durch das Vorstandsmitglied vollständig erbracht ist und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

Somit werden neben den festen Vergütungsbestandteilen folgende variable Vergütungsbestandteile als gewährte Vergütung für das Geschäftsjahr 2023 im Sinne des § 162 AktG ausgewiesen:

- Tantieme für das Geschäftsjahr 2023 (Auszahlung in 2024),
- Aktienorientierte Vergütung (Eigeninvestmentbarbetrag) für das Geschäftsjahr 2023 (Auszahlung in 2024),
- Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) für das Erdienungsjahr 2018 wegen des Ablaufs der vierjährigen Haltefrist im Geschäftsjahr 2023 (Auszahlung in 2023).

Die gewährte und geschuldete Vergütung umfasst daher alle durch die Tätigkeit der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2023 erdienten Vergütungskomponenten. Darüber hinaus umfasst sie Vergütungskomponenten, die bereits durch eine Tätigkeit in früheren Geschäftsjahren erdient wurden, bei denen der Auszahlungsanspruch des jeweiligen Vorstandsmitglieds aber erst durch den Eintritt von Bedingungen im Geschäftsjahr 2023 entstanden ist.

Zusätzlich zur absoluten Vergütungshöhe ist auch der relative Anteil der jeweiligen Vergütungskomponente an der gewährten und geschuldeten Gesamtvergütung angegeben. Zum Zweck der Vollständigkeit ist zusätzlich der individuelle Dienstzeitaufwand nach IAS 19 für die betriebliche Altersversorgung angegeben, obwohl dieser nicht als gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 AktG einzuordnen ist.



## Übersicht gewährte und geschuldete Vergütung Geschäftsjahr 2023 mit Auszahlungsprofil<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Vereinfachte Darstellung.

<sup>2</sup> Auszahlung Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2018 in 2019, unmittelbar nach Auszahlung Erwerb BMW Stammaktien mit Halteverpflichtung 2019–2023.

### a) Variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2023

Die variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2023 und die Zielerreichung sind oben unter [Variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2023](#) erläutert.

### b) Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2018

Aktienbasierte Vergütungskomponenten sind seit 2011 in der Vergütung des Vorstands der BMW AG vorgesehen. Im Geschäftsjahr 2023 kam die Matching-Komponente der aktienbasierten Vergütung des Erdenungsjahres 2018 zur Auszahlung. Nach dem aktienbasierten Vergütungsprogramm des Geschäftsjahres 2018 erhielten die in 2018 amtierenden Vorstandsmitglieder jeweils einen Betrag in Höhe von 45% der

Bruttotantieme als zusätzliche Barvergütung vom Unternehmen für das Geschäftsjahr 2018 (Investkomponente), den sie nach Abzug von Steuern und Abgaben in Stammaktien der Gesellschaft investieren mussten. Im Rahmen eines Matching-Plans erhält das Vorstandsmitglied von der Gesellschaft nach Ablauf der vierjährigen Haltefrist für jeweils drei gehaltene Stammaktien nach Wahl der Gesellschaft entweder eine zusätzliche Stammaktie oder den Gegenwert in Geld (aktienbasierte Vergütungskomponente/Matching-Komponente). Unmittelbar nach der Hauptversammlung 2019 am 16. Mai 2019 wurde die Investkomponente für das Geschäftsjahr 2018 ausbezahlt, die Stammaktien wurden am 17. Mai 2019 zu einem Kurs von 65,84 € erworben. Die Haltefrist für die 2019 erworbenen Stammaktien ist am 16. Mai 2023 abgelaufen. Die Gesellschaft

hat die Matching-Komponente zum Referenzkurs 98,70 € in bar erfüllt. Eine Matching-Komponente wird letztmalig im Jahr 2025 zur Auszahlung kommen.

### c) Darstellung der gewährten und geschuldeten Vergütung

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die gewährte und geschuldete Vergütung der im Berichtsjahr amtierenden Mitglieder des Vorstands.

## Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2023 (2022)

OLIVER ZIPSE

Vorsitzender des Vorstands seit 16. August 2019

Mitglied des Vorstands seit 13. Mai 2015

		Geschäftsjahr 2023			Geschäftsjahr 2022		
		Erdienungsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
<b>Feste Vergütung</b>	Festvergütung (Grundvergütung)	1.950.000	(-)	24	1.950.000	(-)	19
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	26.113	(-)	0,3	17.249	(-)	0,2
	<b>Summe</b>	<b>1.976.113</b>		<b>24</b>	<b>1.967.249</b>		<b>19</b>
<b>TANTIEME</b>							
	Ergebniskomponente der Tantieme	1.764.000	(-)	22	1.890.000	(-)	19
	Leistungskomponente der Tantieme	1.081.500	(-)	13	1.039.500	(-)	10
<b>PERFORMANCE CASH PLAN</b>							
	PCP 2020-2022	(-)	(-)	(-)	(-)	2.156.800	21
<b>Variable Vergütung</b>	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>						
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente 2018)	(-)	135.416 <sup>1</sup>	2	(-)	79.326	1
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>2</sup>						
	RoCE-Komponente	1.962.250	(-)	24	1.656.750	(-)	16
	Komponente strategische Fokusziele	1.239.625	(-)	15	1.363.000	(-)	13
	<b>Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>	<b>6.047.375</b>	<b>135.416</b>	<b>74 bzw. 2</b>	<b>5.949.250</b>	<b>2.236.126</b>	<b>59 bzw. 22</b>
	<b>Summe</b>	<b>6.182.791</b>		<b>76</b>	<b>8.185.376</b>		<b>81</b>
<b>Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>		<b>8.023.488</b>	<b>135.416</b>	<b>98 bzw. 2</b>	<b>7.916.499</b>	<b>2.236.126</b>	<b>78 bzw. 22</b>
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>		<b>8.158.904</b>		<b>100</b>	<b>10.152.625</b>		<b>100</b>
<b>Dienstzeitaufwand<sup>3</sup></b>		<b>712.729</b>			<b>712.729</b>		
<b>Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand<sup>4</sup></b>		<b>8.871.633</b>			<b>10.865.354</b>		

<sup>1</sup> Die Anzahl der 2019 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) für das Geschäftsjahr 2018 erworbenen Aktien beträgt 4.117. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.372.

<sup>2</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

<sup>3</sup> Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

<sup>4</sup> Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle [Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienungsjahr\) 2023](#).

## Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2023 (2022)

JOCHEN GOLLER

Kunde, Marken, Vertrieb

seit 1. November 2023

		Geschäftsjahr 2023			Geschäftsjahr 2022		
		Erdienungsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
<b>Feste Vergütung</b>	Festvergütung (Grundvergütung)	150.000	(-)	24	(-)	(-)	(-)
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	3.331	(-)	1	(-)	(-)	(-)
	<b>Summe</b>	<b>153.331</b>		<b>25</b>	<b>(-)</b>		<b>(-)</b>
<b>TANTIEME</b>							
	Ergebniskomponente der Tantieme	133.000	(-)	22	(-)	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme	80.750	(-)	13	(-)	(-)	(-)
<b>PERFORMANCE CASH PLAN</b>							
	PCP 2020-2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
<b>Variable Vergütung</b>	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>						
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente 2018)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>1</sup>						
	RoCE-Komponente	153.083	(-)	25	(-)	(-)	(-)
	Komponente strategische Fokusziele	96.708	(-)	16	(-)	(-)	(-)
	<b>Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>	<b>463.541</b>	<b>(-)</b>	<b>75 bzw. 0</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>
	<b>Summe</b>	<b>463.541</b>		<b>75</b>	<b>(-)</b>		<b>(-)</b>
<b>Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>		<b>616.872</b>	<b>(-)</b>	<b>100 bzw. 0</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>		<b>616.872</b>		<b>100</b>	<b>(-)</b>		<b>(-)</b>
<b>Dienstzeitaufwand<sup>2</sup></b>		<b>66.667</b>			<b>(-)</b>		
<b>Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand<sup>3</sup></b>		<b>683.539</b>			<b>(-)</b>		

<sup>1</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

<sup>2</sup> Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

<sup>3</sup> Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle 7 Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) 2023.

## Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2023 (2022)

ILKA HORSTMEIER

Personal und Immobilien, Arbeitsdirektorin  
seit 1. November 2019<sup>1</sup>

		Geschäftsjahr 2023			Geschäftsjahr 2022		
		Erdienungsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
<b>Feste Vergütung</b>	Festvergütung (Grundvergütung)	1.050.000	(-)	24	925.000	(-)	19
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	66.981	(-)	2	39.578	(-)	1
	<b>Summe</b>	<b>1.116.981</b>		<b>25</b>	<b>964.578</b>		<b>20</b>
<b>TANTIEME</b>							
	Ergebniskomponente der Tantieme	966.000	(-)	22	885.000	(-)	18
	Leistungskomponente der Tantieme	586.500	(-)	13	481.833	(-)	10
<b>PERFORMANCE CASH PLAN</b>							
	PCP 2020-2022	(-)	(-)	(-)	(-)	1.145.800	23
<b>Variable Vergütung</b>	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>						
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente 2018)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>2</sup>						
	RoCE-Komponente	1.068.800	(-)	24	796.650	(-)	16
	Komponente strategische Fokusziele	675.200	(-)	15	655.400	(-)	13
	<b>Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>	<b>3.296.500</b>	<b>(-)</b>	<b>75 bzw. 0</b>	<b>2.818.883</b>	<b>1.145.800</b>	<b>57 bzw. 23</b>
	<b>Summe</b>	<b>3.296.500</b>		<b>75</b>	<b>3.964.683</b>		<b>80</b>
<b>Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>		<b>4.413.481</b>	<b>(-)</b>	<b>100 bzw. 0</b>	<b>3.783.461</b>	<b>1.145.800</b>	<b>77 bzw. 23</b>
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>		<b>4.413.481</b>		<b>100</b>	<b>4.929.261</b>		<b>100</b>
<b>Dienstzeitaufwand<sup>3</sup></b>		<b>407.533</b>			<b>407.533</b>		
<b>Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand<sup>4</sup></b>		<b>4.821.014</b>			<b>5.336.794</b>		

<sup>1</sup> Zweite Vergütungsstufe seit 1. November 2022.

<sup>2</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

<sup>3</sup> Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

<sup>4</sup> Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle [z. Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienungsjahr\) 2023](#).

## Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2023 (2022)

WALTER MERTL

Finanzen

seit 12. Mai 2023

		Geschäftsjahr 2023			Geschäftsjahr 2022		
		Erdienungsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
<b>Feste Vergütung</b>	Festvergütung (Grundvergütung)	570.652	(-)	23	(-)	(-)	(-)
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	111.981	(-)	5	(-)	(-)	(-)
	<b>Summe</b>	<b>682.633</b>		<b>28</b>	<b>(-)</b>		<b>(-)</b>
<b>TANTIEME</b>							
	Ergebniskomponente der Tantieme	505.978	(-)	21	(-)	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme	307.201	(-)	13	(-)	(-)	(-)
<b>PERFORMANCE CASH PLAN</b>							
	PCP 2020-2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
<b>Variable Vergütung</b>	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>						
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente 2018)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>1</sup>						
	RoCE-Komponente	582.382	(-)	24	(-)	(-)	(-)
	Komponente strategische Fokusziele	367.912	(-)	15	(-)	(-)	(-)
	<b>Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>	<b>1.763.473</b>	<b>(-)</b>	<b>72 bzw. 0</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>
<b>Summe</b>	<b>1.763.473</b>		<b>72</b>	<b>(-)</b>		<b>(-)</b>	
<b>Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>		<b>2.446.106</b>	<b>(-)</b>	<b>100 bzw. 0</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>		<b>2.446.106</b>		<b>100</b>	<b>(-)</b>		<b>(-)</b>
<b>Dienstzeitaufwand<sup>2</sup></b>		<b>254.444</b>			<b>(-)</b>		
<b>Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand<sup>3</sup></b>		<b>2.700.550</b>			<b>(-)</b>		

<sup>1</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

<sup>2</sup> Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

<sup>3</sup> Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle 7 Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) 2023.

## Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2023 (2022)

MILAN NEDELJKOVIĆ

Produktion

seit 1. Oktober 2019<sup>1</sup>

		Geschäftsjahr 2023			Geschäftsjahr 2022		
		Erdienungsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
<b>Feste Vergütung</b>	Festvergütung (Grundvergütung)	1.050.000	(-)	24	937.500	(-)	19
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	27.524	(-)	1	19.824	(-)	0,4
	<b>Summe</b>	<b>1.077.524</b>		<b>25</b>	<b>957.324</b>		<b>19</b>
<b>TANTIEME</b>							
	Ergebniskomponente der Tantieme	966.000	(-)	22	900.000	(-)	18
	Leistungskomponente der Tantieme	586.500	(-)	13	490.000	(-)	10
<b>PERFORMANCE CASH PLAN</b>							
	PCP 2020-2022	(-)	(-)	(-)	(-)	1.145.800	23
<b>Variable Vergütung</b>	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>						
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente 2018)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>2</sup>						
	RoCE-Komponente	1.068.800	(-)	24	807.225	(-)	16
	Komponente strategische Fokusziele	675.200	(-)	15	664.100	(-)	13
	<b>Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>	<b>3.296.500</b>	<b>(-)</b>	<b>75 bzw. 0</b>	<b>2.861.325</b>	<b>1.145.800</b>	<b>58 bzw. 23</b>
	<b>Summe</b>	<b>3.296.500</b>		<b>75</b>	<b>4.007.125</b>		<b>81</b>
<b>Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>		<b>4.374.024</b>	<b>(-)</b>	<b>100 bzw. 0</b>	<b>3.818.649</b>	<b>1.145.800</b>	<b>77 bzw. 23</b>
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>		<b>4.374.024</b>		<b>100</b>	<b>4.964.449</b>		<b>100</b>
<b>Dienstzeitaufwand<sup>3</sup></b>		<b>407.391</b>			<b>407.391</b>		
<b>Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand<sup>4</sup></b>		<b>4.781.415</b>			<b>5.371.840</b>		

<sup>1</sup> Zweite Vergütungsstufe seit 1. Oktober 2022.

<sup>2</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

<sup>3</sup> Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

<sup>4</sup> Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle [z. Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienungsjahr\) 2023](#).

## Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2023 (2022)

		Geschäftsjahr 2023			Geschäftsjahr 2022		
		Erdienungsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
PIETER NOTA							
Kunde, Marken, Vertrieb							
1. Januar 2018 bis 31. Oktober 2023 <sup>1</sup>							
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.050.000	(-)	23	1.050.000	(-)	19
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	52.049	(-)	1	19.673	(-)	0,4
	<b>Summe</b>	<b>1.102.049</b>		<b>24</b>	<b>1.069.673</b>		<b>20</b>
<b>TANTIEME</b>							
	Ergebniskomponente der Tantieme	966.000	(-)	21	1.035.000	(-)	19
	Leistungskomponente der Tantieme	586.500	(-)	13	563.500	(-)	10
<b>PERFORMANCE CASH PLAN</b>							
	PCP 2020-2022	(-)	(-)	(-)	(-)	1.145.800	21
Variable Vergütung	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>						
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente 2018)	(-)	130.087 <sup>2</sup>	3	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>3</sup>						
	RoCE-Komponente	1.068.800	(-)	24	902.400	(-)	17
	Komponente strategische Fokusziele	675.200	(-)	15	742.400	(-)	14
	<b>Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>	<b>3.296.500</b>	<b>130.087</b>	<b>73 bzw. 3</b>	<b>3.243.300</b>	<b>1.145.800</b>	<b>59 bzw. 21</b>
<b>Summe</b>	<b>3.426.587</b>		<b>76</b>	<b>4.389.100</b>		<b>80</b>	
<b>Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>		<b>4.398.549</b>	<b>130.087</b>	<b>97 bzw. 3</b>	<b>4.312.973</b>	<b>1.145.800</b>	<b>79 bzw. 21</b>
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>		<b>4.528.636</b>		<b>100</b>	<b>5.458.773</b>		<b>100</b>
<b>Dienstzeitaufwand<sup>4</sup></b>		<b>407.516</b>			<b>407.516</b>		
<b>Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand<sup>5</sup></b>		<b>4.936.152</b>			<b>5.866.289</b>		

<sup>1</sup> Mitglied des Vorstands bis 31. Oktober 2023, Dienstvertrag bis 31. Juli 2024. Siehe [Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot](#).

<sup>2</sup> Die Anzahl der 2019 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) für das Geschäftsjahr 2018 erworbenen Aktien beträgt 3.954. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.318.

<sup>3</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

<sup>4</sup> Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

<sup>5</sup> Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle [Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienungsjahr\) 2023](#).

## Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2023 (2022)

NICOLAS PETER

Finanzen

1. Januar 2017 bis 11. Mai 2023<sup>1</sup>

		Geschäftsjahr 2023			Geschäftsjahr 2022		
		Erdienungsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
<b>Feste Vergütung</b>	Festvergütung (Grundvergütung)	437.500	(-)	17	1.050.000	(-)	18
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	23.089	(-)	1	30.825	(-)	1
	<b>Summe</b>	<b>460.589</b>		<b>18</b>	<b>1.080.825</b>		<b>19</b>
<b>TANTIEME</b>							
	Ergebniskomponente der Tantieme	402.500	(-)	16	1.035.000	(-)	18
	Leistungskomponente der Tantieme	246.771	(-)	10	569.250	(-)	10
<b>PERFORMANCE CASH PLAN</b>							
	PCP 2020-2022	(-)	(-)	(-)	(-)	1.280.600	23
<b>Variable Vergütung</b>	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>						
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente 2018)	(-)	121.105 <sup>2</sup>	5	(-)	79.326	1
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>3</sup>						
	RoCE-Komponente	445.333	(-)	17	902.400	(-)	16
	Komponente strategische Fokusziele	281.333	(-)	11	742.400	(-)	13
	<b>Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>	<b>1.375.937</b>	<b>121.105</b>	<b>54 bzw. 5</b>	<b>3.249.050</b>	<b>1.359.926</b>	<b>57 bzw. 24</b>
	<b>Summe</b>	<b>1.497.042</b>		<b>58</b>	<b>4.608.976</b>		<b>81</b>
<b>Karenzentschädigung</b>	<b>612.500</b>	<b>(-)</b>	<b>24</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>	<b>(-)</b>	
<b>Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>	<b>2.449.026</b>	<b>121.105</b>	<b>95 bzw. 5</b>	<b>4.329.875</b>	<b>1.359.926</b>	<b>76 bzw. 24</b>	
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>	<b>2.570.131</b>		<b>100</b>	<b>5.689.801</b>		<b>100</b>	
<b>Dienstzeitaufwand<sup>4</sup></b>	<b>166.667</b>			<b>407.274</b>			
<b>Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand<sup>5</sup></b>	<b>2.736.798</b>			<b>6.097.075</b>			

<sup>1</sup> Mitglied des Vorstands bis 11. Mai 2023, Dienstvertrag bis 31. Mai 2023. Siehe [Zu Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot](#).

<sup>2</sup> Die Anzahl der 2019 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) für das Geschäftsjahr 2018 erworbenen Aktien beträgt 3.683. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.227.

<sup>3</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

<sup>4</sup> Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

<sup>5</sup> Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle [Zu Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienungsjahr\) 2023](#).



## Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2023 (2022)

		Geschäftsjahr 2023			Geschäftsjahr 2022		
		Erdienungsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
<b>JOACHIM POST</b>							
Einkauf und Lieferantennetzwerk seit 1. Januar 2022							
<b>Feste Vergütung</b>	Festvergütung (Grundvergütung)	900.000	(-)	24	900.000	(-)	24
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	22.692	(-)	1	102.259	(-)	3
	<b>Summe</b>	<b>922.692</b>		<b>25</b>	<b>1.002.259</b>		<b>27</b>
<b>TANTIEME</b>							
	Ergebniskomponente der Tantieme	798.000	(-)	22	855.000	(-)	23
	Leistungskomponente der Tantieme	484.500	(-)	13	465.500	(-)	12
<b>PERFORMANCE CASH PLAN</b>							
	PCP 2020-2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
<b>Variable Vergütung</b>	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>						
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente 2018)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>1</sup>						
	RoCE-Komponente	918.500	(-)	25	775.500	(-)	21
	Komponente strategische Fokusziele	580.250	(-)	16	638.000	(-)	17
	<b>Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>	<b>2.781.250</b>	<b>(-)</b>	<b>75 bzw. 0</b>	<b>2.734.000</b>	<b>(-)</b>	<b>73 bzw. 0</b>
	<b>Summe</b>	<b>2.781.250</b>		<b>75</b>	<b>2.734.000</b>		<b>73</b>
<b>Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>		<b>3.703.942</b>	<b>(-)</b>	<b>100 bzw. 0</b>	<b>3.736.259</b>	<b>(-)</b>	<b>100 bzw. 0</b>
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>		<b>3.703.942</b>		<b>100</b>	<b>3.736.259</b>		<b>100</b>
<b>Dienstzeitaufwand<sup>2</sup></b>		<b>408.504</b>			<b>408.504</b>		
<b>Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand<sup>3</sup></b>		<b>4.112.446</b>			<b>4.144.763</b>		

<sup>1</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

<sup>2</sup> Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

<sup>3</sup> Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle 7 Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) 2023.

## Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2023 (2022)

		Geschäftsjahr 2023			Geschäftsjahr 2022		
		Erdienungsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung	Frühere Erdienungsjahre in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
FRANK WEBER							
Entwicklung seit 1. Juli 2020 <sup>1</sup>							
<b>Feste Vergütung</b>	Festvergütung (Grundvergütung)	975.000	(-)	24	900.000	(-)	21
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	29.392	(-)	1	34.077	(-)	1
	<b>Summe</b>	<b>1.004.392</b>		<b>25</b>	<b>934.077</b>		<b>22</b>
<b>TANTIEME</b>							
	Ergebniskomponente der Tantieme	882.000	(-)	22	855.000	(-)	20
	Leistungskomponente der Tantieme	535.500	(-)	13	465.500	(-)	11
<b>PERFORMANCE CASH PLAN</b>							
	PCP 2020-2022	(-)	(-)	(-)	(-)	572.900	14
<b>Variable Vergütung</b>	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG</b>						
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente 2018)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag <sup>2</sup>						
	RoCE-Komponente	993.650	(-)	25	775.500	(-)	18
	Komponente strategische Fokusziele	627.725	(-)	16	638.000	(-)	15
	<b>Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>	<b>3.038.875</b>	<b>(-)</b>	<b>75 bzw. 0</b>	<b>2.734.000</b>	<b>572.900</b>	<b>64 bzw. 14</b>
	<b>Summe</b>	<b>3.038.875</b>		<b>75</b>	<b>3.306.900</b>		<b>78</b>
<b>Vergütung Erdienungsjahr 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>		<b>4.043.267</b>	<b>(-)</b>	<b>100 bzw. 0</b>	<b>3.668.077</b>	<b>572.900</b>	<b>86 bzw. 14</b>
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>		<b>4.043.267</b>		<b>100</b>	<b>4.240.977</b>		<b>100</b>
<b>Dienstzeitaufwand<sup>3</sup></b>		<b>407.525</b>			<b>407.525</b>		
<b>Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand<sup>4</sup></b>		<b>4.450.792</b>			<b>4.648.502</b>		

<sup>1</sup> Zweite Vergütungsstufe seit dem 1. Juli 2023.

<sup>2</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

<sup>3</sup> Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

<sup>4</sup> Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle [z. Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienungsjahr\) 2023](#).

### 10. Gewährte und geschuldete Vergütung der ehemaligen Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die den früheren Mitgliedern des Vorstands im abgelaufenen Geschäftsjahr gewährte und geschuldete feste und variable Vergütung nach § 162 AktG. Ein individueller Ausweis erfolgt entsprechend § 162 Abs. 5 AktG nicht mehr für ehemalige Vorstandsmitglieder, die in 2013 oder früher aus dem Vorstand ausgeschieden sind. Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands, die im Berichtsjahr ausgeschieden sind, ist im Abschnitt [↗ Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG](#) angegeben.

Die gewährte und geschuldete Vergütung umfasst für einzelne ehemalige Mitglieder des Vorstands auch die aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2018. Insoweit wird auf die Ausführungen zur gewährten und geschuldeten Vergütung für die aktiven Mitglieder des Vorstands verwiesen [↗ Aktienbasierte Vergütungskomponente \(Matching-Komponente\) 2018](#).

### Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2023

		MILAGROS CAIÑA CARREIRO-ANDREE Mitglied des Vorstands bis 31. Oktober 2019		
		Geschäftsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	28.094	(-)	16
	<b>Summe Nebenleistungen</b>	<b>28.094</b>		<b>16</b>
Variable Vergütung	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2018	(-)	152.985*	84
	<b>Summe variable Vergütung</b>	<b>152.985</b>		<b>84</b>
Karenzentschädigung/ Altersversorgung	Karenzentschädigung	(-)	(-)	(-)
	Altersversorgung	(-)	(-)	(-)
	<b>Summe Karenzentschädigung/Altersversorgung</b>	<b>(-)</b>		<b>(-)</b>
<b>Summe Vergütung Geschäftsjahre 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>		<b>28.094</b>	<b>152.985</b>	
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>		<b>181.079</b>		<b>100</b>

\* Die Anzahl der 2019 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2018 erworbenen Aktien beträgt 4.652. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.550.

## Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2023

		KLAUS DRAEGER Mitglied des Vorstands bis 30. September 2016			FRIEDRICH EICHNER Mitglied des Vorstands bis 31. Dezember 2016		
		Geschäftsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung	Geschäftsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	28.266	(-)	9	23.814	(-)	8
	<b>Summe Nebenleistungen</b>	<b>28.266</b>		<b>9</b>	<b>23.814</b>		<b>8</b>
Variable Vergütung	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2018	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	<b>Summe variable Vergütung</b>		<b>(-)</b>	<b>(-)</b>		<b>(-)</b>	<b>(-)</b>
Karenzentschädigung/ Altersversorgung	Karenzentschädigung	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Altersversorgung	285.612	(-)	91	278.209	(-)	92
	<b>Summe Karenzentschädigung/Altersversorgung</b>	<b>285.612</b>		<b>91</b>	<b>278.209</b>		<b>92</b>
<b>Summe Vergütung Geschäftsjahre 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>		<b>313.878</b>	<b>(-)</b>		<b>302.023</b>	<b>(-)</b>	
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>		<b>313.878</b>		<b>100</b>	<b>302.023</b>		<b>100</b>

		KLAUS FRÖHLICH Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2020			HARALD KRÜGER Vorsitzender des Vorstands bis 15. August 2019		
		Geschäftsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung	Geschäftsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	18.736	(-)	5	17.642	(-)	6
	<b>Summe Nebenleistungen</b>	<b>18.736</b>		<b>5</b>	<b>17.642</b>		<b>6</b>
Variable Vergütung	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2018	(-)	142.523 <sup>1</sup>	41	(-)	256.620 <sup>2</sup>	94
	<b>Summe variable Vergütung</b>		<b>142.523</b>	<b>41</b>	<b>256.620</b>		<b>94</b>
Karenzentschädigung/ Altersversorgung	Karenzentschädigung	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Altersversorgung	185.589	(-)	54	(-)	(-)	(-)
	<b>Summe Karenzentschädigung/Altersversorgung</b>	<b>185.589</b>		<b>54</b>	<b>(-)</b>		<b>(-)</b>
<b>Summe Vergütung Geschäftsjahre 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>		<b>204.325</b>	<b>142.523</b>		<b>17.642</b>	<b>256.620</b>	
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>		<b>346.848</b>		<b>100</b>	<b>274.262</b>		<b>100</b>

<sup>1</sup> Die Anzahl der 2019 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2018 erworbenen Aktien beträgt 4.333. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.444.

<sup>2</sup> Die Anzahl der 2019 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2018 erworbenen Aktien beträgt 7.801. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 2.600.

## Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2023

		NORBERT REITHOFER Vorsitzender des Vorstands bis 13. Mai 2015 Vorsitzender des Aufsichtsrats seit 13. Mai 2015			IAN ROBERTSON Mitglied des Vorstands bis 31. Dezember 2017		
		Geschäftsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung	Geschäftsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	33.568	(-)	9	21.600	(-)	10
	<b>Summe Nebenleistungen</b>	<b>33.568</b>		<b>9</b>	<b>21.600</b>		<b>10</b>
Variable Vergütung	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2018	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	<b>Summe variable Vergütung</b>	<b>(-)</b>		<b>(-)</b>	<b>(-)</b>		<b>(-)</b>
Karenzentschädigung/ Altersversorgung	Karenzentschädigung	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Altersversorgung	330.197	(-)	91	194.878	(-)	90
	<b>Summe Karenzentschädigung/Altersversorgung</b>	<b>330.197</b>		<b>91</b>	<b>194.878</b>		<b>90</b>
<b>Summe Vergütung Geschäftsjahre 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>		<b>363.765</b>	<b>(-)</b>		<b>216.478</b>	<b>(-)</b>	
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>		<b>363.765</b>		<b>100</b>	<b>216.478</b>		<b>100</b>
		PETER SCHWARZENBAUER Mitglied des Vorstands bis 31. Oktober 2019			ANDREAS WENDT Mitglied des Vorstands bis 31. Dezember 2021		
		Geschäftsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung	Geschäftsjahr 2023 in €	Frühere Erdienungsjahre in €	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	26.354	(-)	15	32.384	(-)	50
	<b>Summe Nebenleistungen</b>	<b>26.354</b>		<b>15</b>	<b>32.384</b>		<b>50</b>
Variable Vergütung	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2018	(-)	152.985 <sup>1</sup>	85	(-)	32.472 <sup>2</sup>	50
	<b>Summe variable Vergütung</b>	<b>152.985</b>		<b>85</b>	<b>32.472</b>		<b>50</b>
Karenzentschädigung/ Altersversorgung	Karenzentschädigung	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Altersversorgung	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	<b>Summe Karenzentschädigung/Altersversorgung</b>	<b>(-)</b>		<b>(-)</b>	<b>(-)</b>		<b>(-)</b>
<b>Summe Vergütung Geschäftsjahre 2023 bzw. frühere Erdienungsjahre</b>		<b>26.354</b>	<b>152.985</b>		<b>32.384</b>	<b>32.472</b>	
<b>Gesamtvergütung nach § 162 AktG</b>		<b>179.339</b>		<b>100</b>	<b>64.856</b>		<b>100</b>

<sup>1</sup> Die Anzahl der 2019 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2018 erworbenen Aktien beträgt 4.652. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.550.

<sup>2</sup> Die Anzahl der 2019 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2018 erworbenen Aktien beträgt 988. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 329.

### 11. Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) 2023

Der Aufsichtsrat hat die Vergütung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) 2023 in zweifacher Hinsicht nach oben begrenzt: Er hat betragsmäßige Höchstgrenzen für alle variablen Vergütungskomponenten und zusätzlich für die gesamte Vergütung der Vorstandsmitglieder jeweils eine Maximalvergütung festgelegt. Sowohl die beiden Komponenten der Tantieme als auch die beiden Komponenten der

aktienorientierten Vergütung (Eigeninvestmentbarbetrag) sind auf maximal 180% des jeweiligen Zielbetrags begrenzt.

Die gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG festgelegte Maximalvergütung der Vorstandsmitglieder für das Erdienungsjahr 2023 umfasst als feste Bestandteile die Grundvergütung 2023, die sonstige feste Vergütung 2023, den Dienstzeitaufwand (gemäß IAS 19) 2023 sowie als variable Bestandteile die Tantieme und die aktienorientierte Vergütung (Eigeninvestmentbarbetrag) für

das Erdienungsjahr 2023. Auch eventuelle Sonderzahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und/oder zur Deckung von Umzugskosten bei Neubestellungen unterliegen der Maximalvergütung. Im Geschäftsjahr 2023 wurde eine Zusage zur Übernahme von Umzugskosten erteilt.

### Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) 2023

in €		OLIVER ZIPSE		JOCHEN GOLLER		ILKA HORSTMEIER		WALTER MERTEL	
		Max.	Erdiente Vergütung	Max.	Erdiente Vergütung	Max.	Erdiente Vergütung	Max.	Erdiente Vergütung
		Vorsitzender des Vorstands seit 16. August 2019 Mitglied des Vorstands seit 13. Mai 2015		Kunde, Marken, Vertrieb seit 1. November 2023		Personal und Immobilien, Arbeitsdirektorin seit 1. November 2019		Finanzen seit 12. Mai 2023	
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.950.000	1.950.000	150.000	150.000	1.050.000	1.050.000	570.652	570.652
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge) <sup>1</sup>	26.113	26.113	3.331	3.331	66.981	66.981	111.981	111.981
	<b>Summe feste Vergütung</b>	<b>1.976.113</b>	<b>1.976.113</b>	<b>153.331</b>	<b>153.331</b>	<b>1.116.981</b>	<b>1.116.981</b>	<b>682.633</b>	<b>682.633</b>
		<b>TANTIEME</b>							
Variable Vergütung	Ergebniskomponente der Tantieme	1.890.000	1.764.000	142.500	133.000	1.035.000	966.000	542.120	505.978
	Leistungskomponente der Tantieme	1.890.000	1.081.500	142.500	80.750	1.035.000	586.500	542.120	307.201
	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG (EIGENINVESTMENTBARBETRAG)<sup>2</sup></b>								
	RoCE-Komponente	2.115.000	1.962.250	165.000	153.083	1.152.000	1.068.800	627.717	582.382
	Komponente Strategische Fokusziele	2.115.000	1.239.625	165.000	96.708	1.152.000	675.200	627.717	367.912
	<b>Summe variable Vergütung</b>	<b>8.010.000</b>	<b>6.047.375</b>	<b>615.000</b>	<b>463.541</b>	<b>4.374.000</b>	<b>3.296.500</b>	<b>2.339.674</b>	<b>1.763.473</b>
	<b>Summe feste und variable Vergütung</b>	<b>9.986.113</b>	<b>8.023.488</b>	<b>768.331</b>	<b>616.872</b>	<b>5.490.981</b>	<b>4.413.481</b>	<b>3.022.307</b>	<b>2.446.106</b>
	Dienstzeitaufwand <sup>3</sup>	712.729	712.729	66.667	66.667	407.533	407.533	254.444	254.444
	<b>Maximalvergütung<sup>4</sup>/Erdiente Vergütung inkl. Dienstzeitaufwand</b>	<b>9.850.000</b>	<b>8.736.217</b>	<b>820.833</b>	<b>683.539</b>	<b>5.500.000</b>	<b>4.821.014</b>	<b>3.122.736</b>	<b>2.700.550</b>

<sup>1</sup> Nebenleistungen für das Geschäftsjahr 2023, siehe *„Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG.“*

<sup>2</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

<sup>3</sup> Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

<sup>4</sup> Maximalvergütung i. S. d. § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten. Auch eventuelle Sonderzahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und/oder zur Deckung von Umzugskosten bei Neubestellungen unterliegen der Maximalvergütung.

## Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) 2023

		MILAN NEDELJKOVIĆ		PIETER NOTA		NICOLAS PETER		JOACHIM POST		
		Produktion seit 1. Oktober 2019		Kunde, Marken, Vertrieb 1. Januar 2018 bis 31. Oktober 2023 <sup>1</sup>		Finanzen 1. Januar 2017 bis 11. Mai 2023 <sup>2</sup>		Einkauf und Lieferantennetzwerk seit 1. Januar 2022		
in €		Max.	Erdiente Vergütung	Max.	Erdiente Vergütung	Max.	Erdiente Vergütung	Max.	Erdiente Vergütung	
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.050.000	1.050.000	1.050.000	1.050.000	437.500	437.500	900.000	900.000	
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge) <sup>3</sup>	27.524	27.524	52.049	52.049	23.089	23.089	22.692	22.692	
	<b>Summe feste Vergütung</b>	<b>1.077.524</b>	<b>1.077.524</b>	<b>1.102.049</b>	<b>1.102.049</b>	<b>460.589</b>	<b>460.589</b>	<b>922.692</b>	<b>922.692</b>	
<b>TANTIEME</b>										
Variable Vergütung	Ergebniskomponente der Tantieme	1.035.000	966.000	1.035.000	966.000	431.250	402.500	855.000	798.000	
	Leistungskomponente der Tantieme	1.035.000	586.500	1.035.000	586.500	431.250	246.771	855.000	484.500	
	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG (EIGENINVESTMENTBARBETRAG)<sup>4</sup></b>									
	RoCE-Komponente	1.152.000	1.068.800	1.152.000	1.068.800	480.000	445.333	990.000	918.500	
	Komponente Strategische Fokusziele	1.152.000	675.200	1.152.000	675.200	480.000	281.333	990.000	580.250	
	<b>Summe variable Vergütung</b>	<b>4.374.000</b>	<b>3.296.500</b>	<b>4.374.000</b>	<b>3.296.500</b>	<b>1.822.500</b>	<b>1.375.937</b>	<b>3.690.000</b>	<b>2.781.250</b>	
	<b>Summe feste und variable Vergütung</b>	<b>5.451.524</b>	<b>4.374.024</b>	<b>5.476.049</b>	<b>4.398.549</b>	<b>2.283.089</b>	<b>1.836.526</b>	<b>4.612.692</b>	<b>3.703.942</b>	
	Dienstzeitaufwand <sup>5</sup>	407.391	407.391	407.516	407.516	166.667	166.667	408.504	408.504	
	<b>Maximalvergütung<sup>6</sup>/Erdiente Vergütung inkl. Dienstzeitaufwand</b>	<b>5.500.000</b>	<b>4.781.415</b>	<b>5.500.000</b>	<b>4.806.065</b>	<b>2.291.667</b>	<b>2.003.193</b>	<b>4.925.000</b>	<b>4.112.446</b>	

<sup>1</sup> Dienstvertrag bis zum 31. Juli 2024. Siehe *„Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot“*.

<sup>2</sup> Dienstvertrag bis zum 31. Mai 2023. Siehe *„Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot“*.

<sup>3</sup> Nebenleistungen für das Geschäftsjahr 2023, siehe *„Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG“*.

<sup>4</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien.

<sup>5</sup> Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

<sup>6</sup> Maximalvergütung i. S. d. § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten. Auch eventuelle Sonderzahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und/oder zur Deckung von Umzugskosten bei Neubestellungen unterliegen der Maximalvergütung.

## Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) 2023

		FRANK WEBER	
		Entwicklung seit 1. Juli 2020 <sup>1</sup>	
in €		Max.	Erdiente Vergütung
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	975.000	975.000
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge) <sup>2</sup>	29.392	29.392
	<b>Summe feste Vergütung</b>	<b>1.004.392</b>	<b>1.004.392</b>
<b>TANTIEME</b>			
Variable Vergütung	Ergebniskomponente der Tantieme	945.000	882.000
	Leistungskomponente der Tantieme	945.000	535.500
	<b>AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG (EIGENINVESTMENTBARBETRAG)<sup>3</sup></b>		
	RoCE-Komponente	1.071.000	993.650
	Komponente Strategische Fokusziele	1.071.000	627.725
	<b>Summe variable Vergütung</b>	<b>4.032.000</b>	<b>3.038.875</b>
	<b>Summe feste und variable Vergütung</b>	<b>5.036.392</b>	<b>4.043.267</b>
	Dienstzeitaufwand <sup>4</sup>	407.525	407.525
	<b>Maximalvergütung<sup>5</sup>/Erdiente Vergütung inkl. Dienstzeitaufwand</b>	<b>5.212.500</b>	<b>4.450.792</b>

<sup>1</sup> Zweite Vergütungsstufe seit dem 1. Juli 2023.

<sup>2</sup> Nebenleistungen für das Geschäftsjahr 2023, siehe [Zu Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG](#).

<sup>3</sup> Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbeitrag erworbenen Aktien.

<sup>4</sup> Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

<sup>5</sup> Maximalvergütung i. S. d. § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG. Die betragsmäßige Gesamtbergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten. Auch eventuelle Sonderzahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und/oder zur Deckung von Umzugskosten bei Neubestellungen unterliegen der Maximalvergütung.

Eine Mindestvergütung der Vorstandsmitglieder wird durch die festen Vergütungsbestandteile, insbesondere die Grundvergütung, gewährleistet.

Die festgelegten Maximalvergütungen liegen unter der Summe der Höchstbeträge für die einzelnen Komponenten.

Zusätzlich zu den Höchstgrenzen für die einzelnen variablen Vergütungsbestandteile hat der Aufsichtsrat auch Mindestwerte

für die Zielerreichung festgelegt. Werden diese nicht erreicht, entfällt die jeweilige variable Vergütungskomponente.

Die für das Erdienungsjahr 2023 festgelegten Höchstgrenzen für die einzelnen variablen Vergütungsbestandteile und die festgelegten Maximalvergütungen wurden in allen Fällen eingehalten.

In der gewährten und geschuldeten Vergütung im Geschäftsjahr 2023 nach § 162 AktG [Zu Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung](#) ist bei den bereits im Geschäftsjahr 2018 amtierenden Vorstandsmitgliedern die im Mai 2023 nach Ablauf der vierjährigen Aktienhaltepflicht ausgezahlte Matching-Komponente der aktienbasierten Vergütung für das Erdienungsjahr 2018 enthalten. Diese Komponente unterliegt der für das Erdienungsjahr 2018 festgelegten Gesamtbergrenze, die für die damals amtierenden Vorstandsmitglieder eingehalten wurde.



## IV. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

### 1. Satzungsregelung und Verfahren

Die anwendbare Vergütungsregelung für den Aufsichtsrat ist in § 16 der Satzung niedergelegt und gibt sowohl das Vergütungssystem als auch den konkreten Rahmen für die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats vor. Die Regelung wurde von der ordentlichen Hauptversammlung am 14. Mai 2020 beschlossen und am 12. Mai 2021 mit einer Mehrheit von 99,40% der gültig abgegebenen Stimmen bestätigt.

### 2. Vergütungsgrundsätze und Vergütungselemente

Die Aufsichtsratsvergütung ist als reine Festvergütung ausgestaltet. Dies entspricht der Anregung G.18 des DCGK. Mit einer festen Vergütung wird die Unabhängigkeit des Aufsichtsrats bei der Beratung und Überwachung des Vorstands gestärkt. Struktur und Höhe der Festvergütung sollen sicherstellen, dass der Hauptversammlung hoch qualifizierte Personen als Mitglied für den Aufsichtsrat vorgeschlagen werden können. Damit wird die Beratungs- und Überwachungsqualität gefördert, was zur nachhaltigen und langfristigen Entwicklung der Gesellschaft beiträgt.

Satzungsgemäß erhält jedes Aufsichtsratsmitglied der BMW AG ohne vergütungsrelevante Zusatzfunktion eine feste Vergütung in Höhe von 200.000 € p. a.

Der DCGK empfiehlt in G.17 außerdem, den Vorsitz und stellvertretenden Vorsitz im Aufsichtsrat sowie den Vorsitz und die Mitgliedschaft in den Ausschüssen aufgrund des höheren zeitlichen Aufwands bei der Vergütung angemessen zu berücksichtigen. Die Satzung der BMW AG trägt auch dem Anforderungsprofil an den Prüfungsausschuss und dessen Vorsitzenden Rechnung. Sie sieht vor, dass der Vorsitzende des Aufsichtsrats das Dreifache und jeder Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats das Doppelte der Vergütung eines Aufsichtsratsmitglieds ohne vergütungsrelevante Zusatzfunktionen erhält. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält das Zweieinviertelfache, der Vorsitzende eines anderen Ausschusses des Aufsichtsrats das Doppelte, jedes Mitglied des Prüfungsausschusses das

Doppelte sowie jedes Mitglied eines anderen Ausschusses das Eineinhalbfache der Vergütung eines Aufsichtsratsmitglieds, sofern der Ausschuss an mindestens drei Tagen des Geschäftsjahres zu einer Sitzung zusammengekommen ist. Soweit ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere der vorgenannten Funktionen ausübt, bemisst sich seine Vergütung ausschließlich nach der Funktion, die unter diesen am höchsten vergütet wird.

Bei unterjährigen Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats oder bei der Wahrnehmung vergütungsrelevanter Zusatzfunktionen berechnet sich die Vergütung zeitanteilig.

Darüber hinaus erhält jedes Mitglied des Aufsichtsrats für jede Sitzung des Aufsichtsrats (Plenum), an der es teilgenommen hat, ein Sitzungsgeld von 2.000 € pro Sitzung. Dies gilt auch bei einer Teilnahme per Telefon oder Video. Mehrere Sitzungen am selben Tag werden nicht separat vergütet. Eine zusammenhängende Sitzung an zwei aufeinanderfolgenden Tagen wird als eine Sitzung behandelt.

Die Auszahlung der Vergütung und des Sitzungsgeldes erfolgt erst nach Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres. Ferner erstattet die Gesellschaft jedem Aufsichtsratsmitglied seine angemessenen Auslagen. Dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats stehen für die Wahrnehmung seiner Aufgaben ein Büro mit Assistenz und die BMW Fahrbereitschaft zur Verfügung.

### 3. Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats nach § 162 AktG

Die nachfolgende Tabelle zeigt die den Mitgliedern des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Die Tätigkeit, die der Vergütung für das Geschäftsjahr 2023 zugrunde liegt, wurde bis zum Bilanzstichtag vollständig erbracht. Daher wird die Vergütung für die Aufsichtsrats Tätigkeit als für das Geschäftsjahr 2023 gewährt eingeordnet, auch wenn die Auszahlung der Aufsichtsratsvergütung (einschließlich des Sitzungsgeldes) nach Ablauf des Geschäftsjahres 2023 erfolgte.

#### Übersicht Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats<sup>1</sup>

	Faktor	Betrag in € p. a. <sup>3</sup>
Mitglied Aufsichtsrat	1,00	200.000
Vors. Aufsichtsrat	3,00	600.000
Stellv. Vors. Aufsichtsrat	2,00	400.000
Vors. Prüfungsausschuss <sup>2</sup>	2,25	450.000
Vors. anderer Ausschuss <sup>2</sup>	2,00	400.000
Mitglied Prüfungsausschuss <sup>2</sup>	2,00	400.000
Mitglied anderer Ausschuss <sup>2</sup>	1,50	300.000

<sup>1</sup> Soweit ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere vergütungsrelevante Zusatzfunktionen ausübt, bemisst sich seine Vergütung ausschließlich nach der am höchsten vergüteten Funktion.

<sup>2</sup> Sofern der Ausschuss an mindestens drei Tagen des Geschäftsjahres zu einer Sitzung zusammengekommen ist.

<sup>3</sup> Zzgl. Sitzungsgeld in Höhe von 2.000 €/Plenarsitzung.

## Gewährte und geschuldete Aufsichtsratsvergütung nach § 162 AktG im Geschäftsjahr 2023 (2022)

ZUM 31. DEZEMBER 2023 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER

	Feste Vergütung		Sitzungsgeld		Gesamtvergütung	
	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung
Norbert Reithofer (Vors.)	600.000	98	10.000	2	610.000	100
	(600.000)	(98)	(10.000)	(2)	(610.000)	(100)
Dr. Martin Kimmich (stellv. Vors.) <sup>1,2</sup>	379.545	97	10.000	3	389.545	100
	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
Stefan Quandt (stellv. Vors.)	400.000	98	10.000	2	410.000	100
	(400.000)	(98)	(10.000)	(2)	(410.000)	(100)
Stefan Schmid (stellv. Vors.) <sup>1</sup>	400.000	98	10.000	2	410.000	100
	(400.000)	(98)	(10.000)	(2)	(410.000)	(100)
Kurt Bock (stellv. Vors., Vors. Prüfungsausschuss)	450.000	98	10.000	2	460.000	100
	(450.000)	(98)	(10.000)	(2)	(460.000)	(100)
Christiane Benner <sup>1</sup>	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Marc Bitzer	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Bernhard Ebner <sup>1</sup>	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Rachel Empey <sup>3</sup>	400.000	98	10.000	2	410.000	100
	(250.000)	(96)	(10.000)	(4)	(260.000)	(100)
Heinrich Hiesinger	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)

<sup>1</sup> Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung entsprechend den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbunds an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

<sup>2</sup> Mitglied des Aufsichtsrats seit 18. Januar 2023, stellvertretender Vorsitzender seit 23. Januar 2023.

<sup>3</sup> Mitglied des Prüfungsausschusses.

**Gewährte und geschuldete Aufsichtsratsvergütung nach § 162 AktG im Geschäftsjahr 2023 (2022)**

## ZUM 31. DEZEMBER 2023 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER

	Feste Vergütung		Sitzungsgeld		Gesamtvergütung	
	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung
Johann Horn <sup>1</sup>	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Susanne Klatten	200.000	96	8.000	4	208.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Jens Köhler <sup>1</sup>	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Gerhard Kurz	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(94.624)	(94)	(6.000)	(6)	(100.624)	(100)
André Mandl <sup>1</sup>	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(148.333)	(95)	(8.000)	(5)	(156.333)	(100)
Dominique Mohabeer <sup>1,2</sup>	400.000	98	10.000	2	410.000	100
	(250.000)	(96)	(10.000)	(4)	(260.000)	(100)
Anke Schäferkordt	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Christoph Schmidt	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Vishal Sikka	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Sibylle Wankel <sup>1</sup>	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(198.387)	(95)	(10.000)	(5)	(208.387)	(100)
<b>Gesamtsumme amtierende Mitglieder des Aufsichtsrats</b>	<b>5.629.545</b>	<b>97</b>	<b>198.000</b>	<b>3</b>	<b>5.827.545</b>	<b>100</b>
	<b>(4.791.344)</b>	<b>(96)</b>	<b>(184.000)</b>	<b>(4)</b>	<b>(4.975.344)</b>	<b>(100)</b>

<sup>1</sup> Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung entsprechend den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbunds an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.<sup>2</sup> Mitglied des Prüfungsausschusses.

## V. VERGLEICHENDE DARSTELLUNG DER VERGÜTUNGS- UND ERTRAGSENTWICKLUNG NACH § 162 ABS. 1 S. 2 NR. 2 AKTG

Die nachfolgende Tabelle stellt gemäß § 162 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 AktG die Ertragsentwicklung, die jährliche Veränderung der Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie die jährliche Veränderung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis über die letzten fünf Geschäftsjahre dar.

Für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats wird die im jeweiligen Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 S. 1 AktG dargestellt. Für die gewährte und geschuldete Vergütung der ehemaligen Mitglieder des Vorstands werden neben der Altersversorgung (Pensionszahlungen, Zahlungen aus dem Alterskapitalkonto), Nebenleistungen und einer möglichen Karenzentschädigung auch eine eventuelle variable Vergütung aus früheren Erdienungsjahren sowie eventuelle Vergütung aus einem über das Mandatsende hinaus bestehenden Dienstvertrag einbezogen.

Die Ertragsentwicklung wird anhand des Jahresüberschusses der BMW AG nach HGB dargestellt. Ergänzend wird die Entwicklung der Kennzahlen Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG und Konzernumsatzrendite nach Steuern ausgewiesen, da diese Kennzahlen sowohl für die Berechnung der variablen Vergütung der Mitglieder des Vorstands (Ergebniskomponente der Tantieme) als auch der erfolgsabhängigen Vergütung der Führungskräfte und Mitarbeitenden relevant sind.

Für die Darstellung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird auf die durchschnittliche Vergütung aller Mitarbeitenden der BMW AG auf Vollzeitäquivalenzbasis abgestellt. Im Geschäftsjahr 2023 waren dies 83.383 Personen. Weltweit beschäftigte die BMW Group zum 31. Dezember 2023 154.950 Mitarbeitende. Zur Berechnung der dargestellten durchschnittlichen Arbeitnehmervergütung wurden die für die Berechnung der gewährten und geschuldeten Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats nach § 162 Abs. 1 S. 1 AktG geltenden Grundsätze entsprechend angewendet.

## Vergleichende Darstellung der Ertragsentwicklung sowie der Veränderung der Vergütung der Arbeitnehmer, des Vorstands und des Aufsichtsrats

	2019	2020	Veränderung 2020 ggü. 2019 in %	2021	Veränderung 2021 ggü. 2020 in %	2022	Veränderung 2022 ggü. 2021 in %	2023	Veränderung 2023 ggü. 2022 in %
<b>I. ERTRAGSENTWICKLUNG</b>									
Jahresüberschuss der BMW AG nach HGB (in Mio. €)	2.107	1.702	- 19%	4.910	188%	6.311	29%	4.366	- 31%
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG (in Mio. €)	4.915	3.775	- 23%	12.382	228%	17.941	45%	11.290	- 37%
Konzernumsatzrendite nach Steuern (in %)	4,8	3,9	- 19%	11,2	187%	13,0	16%	7,8	- 40%
<b>II. DURCHSCHNITTLICHE VERGÜTUNG DER ARBEITNEHMER IN €</b>									
Durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer der BMW AG in €	89.353	86.715	- 3%	99.169	14%	102.394	3%	102.047	0%
<b>III. VERGÜTUNG DES VORSTANDS IN €<sup>1</sup></b>									
Oliver Zipse <sup>2</sup>	seit Mai 2015, Vorsitzender seit 16. August 2019								
	3.923.856	5.338.865	36%	8.752.558	64%	10.152.625	16%	8.158.904	- 20%
Jochen Goller	seit November 2023								
	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	616.872	(-)
Ilka Horstmeier	seit November 2019								
	384.435	2.043.706	432%	3.949.908	93%	4.929.261	25%	4.413.481	- 10%
Walter Mertl	seit 12. Mai 2023								
	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	2.446.106	(-)
Milan Nedeljković	seit Oktober 2019								
	537.696	2.058.305	283%	4.017.337	95%	4.964.449	24%	4.374.024	- 12%
Pieter Nota <sup>3,4</sup>	Januar 2018 bis 31. Oktober 2023								
	2.651.143	2.757.590	4%	4.820.525	75%	5.458.773	13%	4.528.636	- 17%
Nicolas Peter <sup>3,5</sup>	Januar 2017 bis 11. Mai 2023								
	2.660.349	3.117.471	17%	4.824.746	55%	5.689.801	18%	2.570.131	- 55%
Joachim Post	seit Januar 2022								
	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	3.703.942	- 1%
Frank Weber	seit Juli 2020								
	(-)	1.006.759	(-)	3.856.458	283%	4.240.977	10%	4.043.267	- 5%

<sup>1</sup> Die ausgewiesene Vergütung für die Jahre 2019 und 2020 wurde gemäß § 162 AktG neu berechnet.

<sup>2</sup> Für das Geschäftsjahr 2019 und 2020 wurden bei der Berechnung der Vergütung auch die Vorauszahlungen in Höhe von 566.667 € bzw. 712.000 € aus dem Performance Cash Plan 2018–2020 bzw. 2019–2021 einbezogen, die 2019 bzw. 2020 ausbezahlt wurden.

<sup>3</sup> Für das Geschäftsjahr 2019 und 2020 wurden bei der Berechnung der Vergütung auch die Vorauszahlungen in Höhe von jeweils 500.000 € aus dem Performance Cash Plan 2018–2020 bzw. 2019–2021 einbezogen, die 2019 bzw. 2020 ausbezahlt wurden.

<sup>4</sup> Dienstvertrag bis zum 31. Juli 2024. Siehe [Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot](#).

<sup>5</sup> Dienstvertrag bis zum 31. Mai 2023. Siehe [Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot](#).

## Vergleichende Darstellung der Ertragsentwicklung sowie der Veränderung der Vergütung der Arbeitnehmer, des Vorstands und des Aufsichtsrats

		Veränderung 2020 ggü. 2019 in %	Veränderung 2021 ggü. 2020 in %	Veränderung 2022 ggü. 2021 in %	2023	Veränderung 2023 ggü. 2022 in %
<b>EHEMALIGE MITGLIEDER DES VORSTANDS IN €<sup>1</sup></b>						
Milagros Caiña Carreiro-Andree <sup>2,3</sup>	bis Oktober 2019	- 25%	- 68%	- 1%	181.079	- 77%
Klaus Draeger	bis September 2016	2%	2%	- 18%	313.878	1%
Friedrich Eichiner	bis Dezember 2016	62%	- 32%	- 25%	302.023	1%
Klaus Fröhlich <sup>2</sup>	bis Juni 2020	- 23%	- 69%	24%	346.848	- 62%
Harald Krüger <sup>4,5</sup>	bis August 2019	- 34%	- 64%	- 34%	274.262	- 70%
Norbert Reithofer	bis Mai 2015, seit Mai 2015 Vors. des Aufsichtsrats	- 21%	1%	1%	363.765	- 1%
Ian Robertson	bis Dezember 2017	10%	7%	2%	216.478	- 31%
Peter Schwarzenbauer <sup>6</sup>	bis Oktober 2019	- 54%	149%	- 96%	179.339	50%
Andreas Wendt	bis Dezember 2021	- 1%	120%	- 54%	64.856	- 97%

<sup>1</sup> Die ausgewiesene Vergütung für die Jahre 2019 und 2020 wurde gemäß § 162 AktG neu berechnet.

<sup>2</sup> Für das Geschäftsjahr 2019 und 2020 wurden bei der Berechnung der Vergütung auch die Vorauszahlungen in Höhe von jeweils 600.000 € aus dem Performance Cash Plan 2018–2020 bzw. 2019–2021 einbezogen, die 2019 bzw. 2020 ausbezahlt wurden.

<sup>3</sup> Der Dienstvertrag von Frau Caiña Carreiro-Andree endete am 30. Juni 2020.

<sup>4</sup> Für das Geschäftsjahr 2019 und 2020 wurden bei der Berechnung der Vergütung auch die Vorauszahlungen in Höhe von jeweils 900.000 € aus dem Performance Cash Plan 2018–2020 bzw. 2019–2021 einbezogen, die 2019 bzw. 2020 ausbezahlt wurden.

<sup>5</sup> Der Dienstvertrag von Herrn Krüger endete am 30. April 2020.

<sup>6</sup> Für das Geschäftsjahr 2019 und 2020 wurden bei der Berechnung der Vergütung auch die Vorauszahlungen in Höhe von 600.000 € bzw. 500.000 € aus dem Performance Cash Plan 2018–2020 bzw. 2019–2021 einbezogen, die 2019 bzw. 2020 ausbezahlt wurden.

### Vergleichende Darstellung der Ertragsentwicklung sowie der Veränderung der Vergütung der Arbeitnehmer, des Vorstands und des Aufsichtsrats

		2019	2020	Veränderung 2020 ggü. 2019 in %	2021	Veränderung 2021 ggü. 2020 in %	2022	Veränderung 2022 ggü. 2021 in %	2023	Veränderung 2023 ggü. 2022 in %
<b>IV. VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS IN €</b>										
Norbert Reithofer	seit Mai 2015, Vors.	640.000	610.000	- 5%	610.000	0%	610.000	0%	610.000	0%
Martin Kimmich <sup>1,2</sup>	seit Januar 2023, stellv. Vors.	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	389.545	(-)
Stefan Quandt	seit Mai 1997, stellv. Vors.	430.000	410.000	- 5%	410.000	0%	410.000	0%	410.000	0%
Stefan Schmid <sup>1</sup>	seit Januar 2007, stellv. Vors.	430.000	410.000	- 5%	410.000	0%	410.000	0%	410.000	0%
Kurt Bock <sup>3</sup>	seit Mai 2018, stellv. Vors. und Vors. Prüfungsausschuss	220.000	367.930	67%	460.000	25%	460.000	0%	460.000	0%
Christiane Benner <sup>1</sup>	seit Mai 2014	220.000	210.000	- 5%	210.000	0%	210.000	0%	210.000	0%
Marc Bitzer	seit Mai 2021	(-)	(-)	(-)	135.419	(-)	210.000	55%	210.000	0%
Bernhard Ebner <sup>1</sup>	seit Oktober 2021	(-)	(-)	(-)	48.237	(-)	210.000	335%	210.000	0%
Rachel Empey <sup>4</sup>	seit Mai 2021	(-)	(-)	(-)	135.419	(-)	260.000	92%	410.000	58%
Heinrich Hiesinger	seit Mai 2017	220.000	210.000	- 5%	210.000	0%	210.000	0%	210.000	0%
Johann Horn <sup>1</sup>	seit Mai 2021	(-)	(-)	(-)	132.344	(-)	210.000	59%	210.000	0%
Susanne Klatten	seit Mai 1997	220.000	210.000	- 5%	210.000	0%	210.000	0%	208.000	- 1%
Jens Köhler <sup>1</sup>	seit August 2021	(-)	(-)	(-)	86.258	(-)	210.000	143%	210.000	0%
Gerhard Kurz	seit Juli 2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	100.624	(-)	210.000	109%
André Mandl <sup>1</sup>	seit April 2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	156.333	(-)	210.000	34%
Dominique Mohabeer <sup>1,4</sup>	seit Juni 2012	220.000	210.000	- 5%	210.000	0%	260.000	24%	410.000	58%
Anke Schäferkordt	seit Mai 2020	(-)	134.344	(-)	210.000	56%	210.000	0%	210.000	0%
Christoph Schmidt	seit Mai 2021	(-)	(-)	(-)	135.419	(-)	210.000	55%	210.000	0%
Vishal Sikka	seit Mai 2019	139.532	208.000	49%	210.000	1%	210.000	0%	210.000	0%
Sibylle Wankel <sup>1</sup>	seit Januar 2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	208.387	(-)	210.000	1%

<sup>1</sup> Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung entsprechend den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbunds an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

<sup>2</sup> Mitglied seit 18. Januar 2023, stellvertretender Vorsitzender seit 23. Januar 2023.

<sup>3</sup> Dr. Bock wurde im Mai 2020 zum Vorsitzenden des Prüfungsausschusses gewählt.

<sup>4</sup> Mitglied des Prüfungsausschusses seit 1. Oktober 2022.

## VI. SONSTIGES

Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden durch Gesellschaften der BMW Group im Geschäftsjahr 2023 weder Kredite gewährt noch wurden zu ihren Gunsten Haftungsverhältnisse eingegangen. Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr zu marktüblichen Konditionen mit Gesellschaften der BMW Group Verträge über den Kauf von Fahrzeugen, sonstige Dienstleistungen (inklusive Wartungs- und Reparaturarbeiten) und über Geldanlagen abgeschlossen.

Die Gesellschaft unterhält eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat. Die Versicherung bietet Versicherungsschutz für gesetzliche Haftpflichtansprüche und schützt das Privatvermögen von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern, wenn diese im Rahmen der Ausübung ihrer Organfunktion wegen eines Vermögensschadens in Anspruch genommen werden. Für die Mitglieder des Vorstands ist ein Selbstbehalt vorgesehen, der den Vorgaben des Aktiengesetzes entspricht.

Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft

Für den Aufsichtsrat

Für den Vorstand

Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h.  
Norbert Reithofer  
Vorsitzender  
des Aufsichtsrats

Oliver Zipse  
Vorsitzender  
des Vorstands



## VII. PRÜFUNGSVERMERK DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

An die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München

Wir haben den zur Erfüllung des § 162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 einschließlich der dazugehörigen Angaben geprüft.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats

Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat sind auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

### Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Wertansätze einschließlich der dazugehörigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies schließt

die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Angaben im Vergütungsbericht einschließlich der dazugehörigen Angaben ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Wirtschaftsprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung des Vergütungsberichts einschließlich der dazugehörigen Angaben. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Unternehmens abzugeben. Eine Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern und dem Aufsichtsrat ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts einschließlich der dazugehörigen Angaben.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

### Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 einschließlich der dazugehörigen Angaben in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des § 162 AktG.

### Hinweis auf einen sonstigen Sachverhalt – Formelle Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 AktG

Die in diesem Prüfungsvermerk beschriebene inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts umfasst die von § 162 Abs. 3 AktG geforderte formelle Prüfung des Vergütungsberichts, einschließlich der Erteilung eines Vermerks über diese Prüfung. Da wir ein uneingeschränktes Prüfungsurteil über die inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts abgeben, schließt dieses Prüfungsurteil ein, dass die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG in allen wesentlichen Belangen im Vergütungsbericht gemacht worden sind.

### Verwendungsbeschränkung

Wir erteilen diesen Prüfungsvermerk auf Grundlage des mit der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Prüfungsvermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt. Unsere Verantwortung für die Prüfung und für unseren Prüfungsvermerk besteht gemäß diesem Auftrag allein der Gesellschaft gegenüber. Der Prüfungsvermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Anlage und/oder Vermögens-)Entscheidungen treffen. Dritten gegenüber übernehmen wir demzufolge keine Verantwortung, Sorgfaltspflicht oder Haftung; insbesondere sind keine Dritten in den Schutzbereich dieses Vertrages einbezogen. § 334 BGB, wonach Einwendungen aus einem Vertrag auch Dritten entgegengehalten werden können, ist nicht abbedungen.

München, den 14. März 2024

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven  
Wirtschaftsprüferin

Michael Popp  
Wirtschaftsprüfer

---

**307 Weitere GRI-Informationen**

---

307 Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk

---

314 Mitarbeitende und Gesellschaft

---

**318 SASB-Index**

---

321 TCFD-Index

---

325 NFE-Index

---

326 Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben

---

328 BMW Group im Zehn-Jahres-Vergleich

---

330 Glossar und Kennzahlenerläuterung\*

---

337 Finanzkalender

---

338 Kontakt

---

\* Teil des zusammengefassten Lageberichts.

# 06

# WEITERE INFORMATIONEN

# WEITERE GRI-INFORMATIONEN

## PRODUKTION, EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

### CO<sub>2</sub>-Bilanz der BMW Group

in t CO <sub>2</sub>	2019	2020	2021	2022	2023
Emissionen gesamt <sup>1</sup>	147.257.699	132.064.779	137.592.164	130.743.357	134.699.641
<b>SCOPE 1: DIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN</b>					
Emissionen gesamt	678.403	678.967	699.713	694.057	713.933
BMW Group Standorte <sup>2,3,4</sup>	586.638	604.620	631.304	614.117	595.257
Dienstwagen <sup>5,6,7</sup>	85.667	72.554	66.442	76.491	113.431
Unternehmenseigene Flugzeuge <sup>8</sup>	6.098	1.793	1.967	3.449	5.245
<b>SCOPE 2: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN</b>					
Emissionen gesamt	354.095	130.090	134.849	91.300	110.141
Strom-/Wärmebezug BMW Group Standorte <sup>2,4,9</sup>	354.095	130.090	134.849	91.300	110.141

<sup>1</sup> Die aufgeführten CO<sub>2</sub>-Emissionen decken ca. 90% der gesamten Scope-1- bis Scope-3-Emissionen der BMW Group ab. Die Methode zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen hat sich im Berichtsjahr 2023 für die Positionen „Gekaufte Waren und Dienstleistungen“ sowie „Transportlogistik – Materialversorgung Werke und Distribution Fahrzeuge“ geändert. Die Vorjahreswerte wurden rückwirkend angepasst.

<sup>2</sup> CO<sub>2</sub>-Emissionen (Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO<sub>2</sub>) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (zum Beispiel Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude).

<sup>3</sup> Der Wert beinhaltet 15.881 t CO<sub>2</sub> aus der direkten Nutzung von Biomasse.

<sup>4</sup> Ermittlung Scope-1- und Scope-2-Emissionen unter Berücksichtigung Operational Control Ansatz gem. GHG Protocol. Angemietete Flächen ohne direkten Einfluss der BMW Group auf die Energieversorgung sind daher nicht enthalten.

<sup>5</sup> Enthalten sind die Emissionen der Dienst- und Funktionsfahrzeuge der BMW Group Werke sowie der 12 wesentlichsten Märkte. Die Emissionen werden bevorzugt aus den erfolgten Betankungen ermittelt. Dies ist der Fall für die Werksstandorte und/oder Märkte in Australien, Österreich, Brasilien, Frankreich, Deutschland, Ungarn, Indien, Italien (nur Alphabet Italia S.p.A. und BMW Bank GmbH, Mailand), Japan, Mexiko, Südafrika, Südkorea (nur BMW Financial Services Korea Co., Ltd., Seoul), Thailand und Großbritannien. In den übrigen Fällen erfolgt die Ermittlung auf Basis der gefahrenen Kilometer. Für die USA erfolgt eine Hochrechnung auf das Gesamtjahr 2023, da die Daten zum Zeitpunkt der Datenerhebung nicht für den kompletten Zeitraum zur Verfügung standen. Für die BMW Italia S.p.A. und die BMW Italia Retail S.r.l. erfolgt, basierend auf durchschnittlichen Kilometern pro Tag, eine Abgrenzung auf die Berichtsperiode. Die Betankungen der Dienstfahrzeuge umfassen systembedingt sowohl Dienst- als auch Privatfahrten, mit Ausnahme der von Mitarbeitern selbst bezahlten Betankungen.

<sup>6</sup> Die Emissionen der Dienstwagen (Scope 1) sind anteilig auch unter Mitarbeiterberufsverkehr und Nutzungsphase (beide Scope 3) erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich.

<sup>7</sup> Der Anstieg in der Kennzahl ergibt sich aus der Erweiterung des Scopes im Vorjahresvergleich. Bis einschließlich 2022 wurden ausschließlich Deutschland und internationale Versuchsstandorte berichtet. Im Berichtsjahr 2023 wurden alle BMW Group Werke sowie die 12 wesentlichsten Märkte in die Kennzahl integriert. Bei einer Berechnung basierend auf dem 2022er-Scope ergibt sich für 2023 ein Vergleichswert von 80.869 t CO<sub>2</sub> (+5,7% gegenüber Vorjahr). Eine rückwirkende Anpassung wurde nicht vorgenommen. Daher sind die Werte für 2023 nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar.

<sup>8</sup> Aufgrund der sehr umfangreichen Reiseeinschränkungen während der Pandemie werden in der Zivilluftfahrt aussagekräftige Vergleiche grundsätzlich gegenüber dem Basisjahr 2019 gezogen.

<sup>9</sup> Scope-2-Emissionen berechnet mit der Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope-2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA (jeweils in der aktuellen, gültigen Version: 12/2023) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; alternative Berechnung mit der Location-based-Methode: 1.195.818, t CO<sub>2</sub>.

CO<sub>2</sub>-Bilanz der BMW Group

in t CO <sub>2</sub> /CO <sub>2</sub> e <sup>1</sup>	2019	2020	2021	2022	2023
<b>SCOPE 3: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN</b>					
Emissionen gesamt	146.225.201	131.255.722	136.757.602	129.958.000	133.875.567
Transportlogistik - Materialversorgung Werke und Distribution Fahrzeuge <sup>2</sup>	2.178.437	1.939.191	2.203.818	2.200.661	2.746.124
Dienstreisen <sup>3</sup>	129.646	25.217	29.765	66.170	115.469
Mitarbeiterberufsverkehr <sup>4,5</sup>	146.298	166.586	139.999	145.284	166.273
Gekaufte Waren und Dienstleistungen <sup>6,7</sup>	31.486.873	29.094.346	33.131.882	33.029.416	34.267.874
Nutzungsphase <sup>4,8</sup>	110.899.066	98.782.354	99.805.490	92.947.849	94.774.779
Transportlogistik - Aftersales Logistik	115.863	97.171	130.210	174.017	183.417
Entsorgung <sup>1,7,9</sup>	1.269.018	1.150.857	1.316.438	1.394.603	1.621.631

<sup>1</sup> Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Lieferkette inklusive der Transportlogistik sowie der vorgelagerten Kraftstoffbereitstellung (well-to-tank) werden in CO<sub>2</sub>e angegeben.

<sup>2</sup> Die Methode zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen hat sich im Berichtsjahr 2023 geändert. Basierend auf der CO<sub>2</sub>e-Bewertung der einzelnen Transportbewegungen wird gemäß der neuen Methodik jedem Fahrzeug ein Durchschnittswert zugeschlüsselt. Die Werte der Zeitreihe wurden an die neue Methode angepasst. Hierbei wurden auch die Emissionsfaktoren rückwirkend aktualisiert (Werte vor Methodikänderung und Anpassung der Emissionsfaktoren der Transportlogistik ohne Aftersales Logistik: 2019: 1.454.534 t CO<sub>2</sub>e, 2020: 1.225.688 t CO<sub>2</sub>e, 2021: 1.748.700 t CO<sub>2</sub>e, 2022: 2.100.161 t CO<sub>2</sub>e) [↗ Glossar](#).

<sup>3</sup> Beinhaltet Geschäftsreisen mit Flugzeug, Bahn und Mietwagen. Aufgrund der sehr umfangreichen Reiseeinschränkungen während der Pandemie werden in Bezug auf Reisetätigkeiten aussagekräftige Vergleiche grundsätzlich gegenüber dem Basisjahr 2019 gezogen.

<sup>4</sup> Die Emissionen der Dienstwagen (Scope 1) sind anteilig auch unter Mitarbeiterberufsverkehr und Nutzungsphase (beide Scope 3) erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich.

<sup>5</sup> Das Jahr 2019 ist nicht direkt mit den anderen Jahren vergleichbar, da ab 2020 eine verbesserte Datengrundlage verfügbar war. Teilweise erfolgen Hochrechnungen auf Basis von Erhebungen an wesentlichen nationalen und internationalen Standorten der BMW Group. Im Berichtsjahr 2023 wurden erstmalig die Standorte Farnborough, UK, und Woodcliff Lake, USA, in die Berechnung einbezogen.

<sup>6</sup> Die Methode zur Berechnung der CO<sub>2</sub>e-Emissionen hat sich im Berichtsjahr 2023 geändert. Bisher wurden die CO<sub>2</sub>e-Werte auf Basis einer geringen Anzahl an vorliegenden TÜV-validierten Ökobilanzen europäischer Fahrzeuge berechnet. IT-Erweiterungen ermöglichen nun unter anderem eine differenzierte Berechnung aller Fahrzeuge unter Einbeziehung unterschiedlicher Energiemixe beziehungsweise CO<sub>2</sub>e-Emissionsfaktoren gemäß den Fertigungsregionen, siehe [↗ Glossar](#). Die Werte der Zeitreihe wurden nach dieser neuen Methode berechnet (Werte vor Methodenänderung: 2019: 18.505.921 t CO<sub>2</sub>e, 2020: 16.234.959 t CO<sub>2</sub>e, 2021: 18.534.765 t CO<sub>2</sub>e, 2022: 19.758.702 t CO<sub>2</sub>e). Die in der Tabelle nach neuer Methodik dargestellten Werte der Jahre 2019 bis 2021 sowie 2023 sind mit hinreichender Sicherheit geprüft. Die CO<sub>2</sub>-reduzierenden Maßnahmen sind ab dem Jahr 2022 berücksichtigt. Die Maßnahmenwirkung für das Jahr 2022 wurde mit begrenzter Sicherheit geprüft.

<sup>7</sup> Energieverbräuche (unterer Heizwert) der Kategorie „Gekaufte Waren und Dienstleistungen“ sowie der Kategorie „Entsorgung“ werden analog der Methodik aus Fußnote 9 abgeschätzt: 113.179 GWh in der Kategorie „Gekaufte Waren und Dienstleistungen“ sowie 908 GWh in der Kategorie „Entsorgung“.

<sup>8</sup> Die absoluten Emissionen in der Nutzungsphase basieren auf den [↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inklusive Vorkettenemissionen \(Scope 3 downstream, well-to-wheel\)](#). Der Gesamtwert in t CO<sub>2</sub> ergibt sich aus der Multiplikation des Durchschnittswertes mit allen im Berichtszeitraum abgesetzten BMW Group Automobilen und einer angenommenen durchschnittlichen Laufleistung von 200.000 km (gemäß VDA 900-100).

<sup>9</sup> CO<sub>2</sub>e basierend auf Ökobilanzen repräsentativer Fahrzeuge der Produktlinien nach ISO 14040/44, berechnet mit dem Tool „LCA for Experts“ der Firma Sphera (unter anderem Berücksichtigung der klimawirksamen Gase CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, SF<sub>6</sub>, NF<sub>3</sub>). Definition siehe [↗ Glossar](#).

**Energieverbrauch<sup>1,2</sup>**

in MWh	2019	2020	2021	2022	2023
<b>ENERGIEVERBRAUCH GESAMT</b>					
Energieverbrauch gesamt	6.348.009	6.040.824	6.476.955	6.295.990	6.380.652
<b>ENERGIEVERBRAUCH NACH BEREICHEN</b>					
Fahrzeugproduktion	5.226.227	4.946.865	5.329.550	4.750.321	4.954.639
Motorradproduktion	120.583	114.072	125.450	101.574	105.614
Nicht-produzierende Standorte	1.001.199	979.887	1.021.955	906.175	890.617
KWK-Verluste <sup>3</sup>	-	-	-	537.919	429.782
<b>ENERGIEVERBRAUCH NACH ENERGIETRÄGERN</b>					
Strom	2.653.855	2.320.314	2.453.215	2.542.434	2.711.392
Fernwärme	367.040	274.484	284.763	307.163	354.015
Fernkälte	33.688	33.322	31.882	28.455	23.516
Erdgas	3.117.505	3.206.948	3.517.068	3.253.638	3.170.701
davon KWK-Verluste	425.796	498.299	508.318	477.588	398.874
Biogas (Deponiegas)	164.957	192.911	177.564	144.266	107.864
davon KWK-Verluste	68.560	65.065	67.038	60.331	30.908
Sonnenenergie (Fotovoltaik)	1.703	2.316	2.344	2.209	4.123
Sonstige fossile Energieträger	7.760	9.368	8.908	16.730	7.931
Sonstige biogene Energieträger	1.501	1.161	1.211	1.095	1.109

<sup>1</sup> Energieverbrauch der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie der weiteren BMW Group Standorte, die nicht der Produktion zugeordnet sind (zum Beispiel Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude).

<sup>2</sup> Oberer Heizwert.

<sup>3</sup> KWK-Verluste bezeichnen die Verluste bei der Umwandlung eines Energieträgers in Strom und Wärme in einer Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlage (KWK-Anlage). Seit dem Berichtsjahr 2022 werden diese separat ausgewiesen. Eine rückwirkende Anpassung des Energieverbrauchs in den Bereichen Automobilproduktion, Motorradproduktion und nicht-produzierende Standorte für die Vorjahre wurde nicht vorgenommen. Daher sind die Werte für 2022 nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar.

**Transportlogistik: Verkehrsträger und CO<sub>2</sub>e-Emissionen<sup>1</sup>**

	2022	2023		
<b>MATERIALVERSORGUNG WERKE (INBOUND)<sup>2</sup></b>				
Transportleistung in Mio. tkm	26.600	23.099		
CO <sub>2</sub> e-Emissionen in t	974.238	1.229.301		
<b>DISTRIBUTION FAHRZEUGE (OUTBOUND)<sup>3</sup></b>				
Transportleistung in Mio. tkm	25.511	31.263		
CO <sub>2</sub> e-Emissionen in t	1.226.423	1.516.823		
<b>GESAMT MATERIALVERSORGUNG WERKE UND DISTRIBUTION FAHRZEUGE (INBOUND UND OUTBOUND)</b>				
Transportleistung in Mio. tkm	52.111	54.362		
CO <sub>2</sub> e-Emissionen in t	2.200.661	2.746.124		
<b>CUSTOMER SUPPORT LOGISTIK (AFTERSALES LOGISTIK)</b>				
Transportleistung in Mio. tkm	2.447	2.267		
CO <sub>2</sub> e-Emissionen in t	174.017	183.417		
<b>PROZENTUALER ANTEIL VERKEHRSTRÄGER AN GESAMT BZGL. TRANSPORTLEISTUNG UND CO<sub>2</sub>E-EMISSIONEN</b>	<b>tkm</b>	<b>g CO<sub>2</sub>e</b>	<b>tkm</b>	<b>g CO<sub>2</sub>e</b>
See in %	77,1	43,4	76,7	41,7
Straße in %	14,4	31,7	14,2	30,9
Bahn in %	7,3	5,5	7,5	5,2
Luft in %	1,2	19,4	1,6	22,2

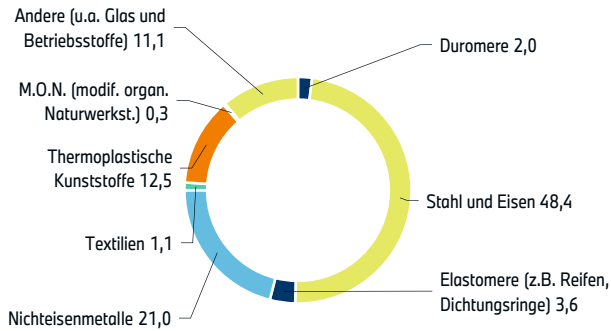
<sup>1</sup> Ab 2022 Verwendung der internationalen Richtlinie GLEC Framework mit der in der Jahresscheibe jeweils aktuellen Version sowie weiterhin CleanCargo und DIN EN 16258/ISO 14083. Die Methode zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen hat sich im Berichtsjahr 2023 geändert. Basierend auf der CO<sub>2</sub>e-Bewertung der einzelnen Transportbewegungen wird gemäß der neuen Methodik jedem Fahrzeug ein Durchschnittswert zugeschlüsselt. Der Wert der Zeitreihe wurden mit der neuen Methode angepasst. Hierbei wurden auch die Emissionsfaktoren rückwirkend aktualisiert (Werte vor Methodikänderung und Anpassung der Emissionsfaktoren der Transportlogistik (Inbound und Outbound) ohne Aftersales Logistik: 2022: 2.100.161 t CO<sub>2</sub>e) Weitere Informationen zur Berechnung der CO<sub>2</sub>e-Emissionen befinden sich im [Glossar](#).

<sup>2</sup> Die Werte beziehen sich auf die Teileversorgung der Automobilproduktion (BMW Group und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung). Weitere Informationen befinden sich im [Glossar](#). Teilweise erfolgen Hochrechnungen für einzelne Monate.

<sup>3</sup> Die Werte beziehen sich auf die Distribution der produzierten Automobile (BMW Group, Auftragsfertigung und Teilmüfänge Partnerwerke) in die Märkte weltweit. [Glossar](#).

## Durchschnittliche Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group<sup>1,2</sup>

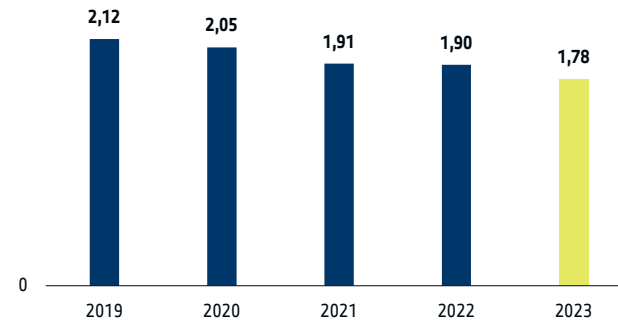
in %



<sup>1</sup> Berechnung anhand stückzahlbereinigter Mittelwerte der Fahrzeuge BMW 1er, 2er, 3er, 4er, 5er, 6er, 7er, 8er, X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, von Rolls-Royce, MINI und M-GmbH sowie der BEV-Fahrzeuge i3 lang, i4, i5, i7, iX, iX1, iX2, iX3, MINI E, Rolls-Royce Spectre und der PHEV-Varianten.

<sup>2</sup> Die Anzahl produzierter Automobile (BMW Group Werke, Partnerwerke und Auftragsfertigung) ist im Berichtsjahr mit rund 2,66 Mio. Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr (2022: rund 2,38 Mio.) gestiegen. Bei einem durchschnittlichen Gewicht der Fahrzeuge der BMW Group von rund 2,0 t folgt ein Gesamtgewicht an Input-Materialien von rund 4,9 Mio. t. Multipliziert man das Gesamtgewicht mit der durchschnittlichen Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group, ergeben sich die einzelnen Materialströme.

## Trinkwasserverbrauch je produziertes Fahrzeug<sup>1,2,3</sup>

in m<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Effizienzkennzahl berechnet aus dem Trinkwasserverbrauch der Automobilproduktion (BMW Group Werke ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung).

<sup>2</sup> Der Trinkwasserverbrauch bezieht sich auf Wasser, das von einem externen Wasserversorger bezogen wird. Wenn ein Standort kein Wasser von einem externen Wasserversorger bezieht, wird die Hauptbezugsquelle dem Trinkwasser gleichgestellt. Dieses gilt für die BMW Group Werke San Luis Potosi, Mexiko und Araquari, Brasilien. Dort stellt Grundwasser die Hauptbezugsquelle dar.

<sup>3</sup> Wert des Basisjahrs 2016 zum Reduktionsziel -25% bis 2030: 2,00.

## Wasserverbrauch\*

in m <sup>3</sup>	2019	2020	2021	2022	2023
Wasserverbrauch	5.417.428	4.722.310	4.924.477	4.840.161	5.049.144
davon Trinkwasser in %	87,4	86,3	85,1	84,0	83,8
davon Grundwasser in %	12,6	13,6	14,6	15,7	15,9
davon Oberflächenwasser in %	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
davon Regenwasser in %	0,0	0,1	0,3	0,3	0,2

\* Wasserverbrauch der Automobilproduktion (BMW Group Werke, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung).

**Abfall<sup>1</sup>**

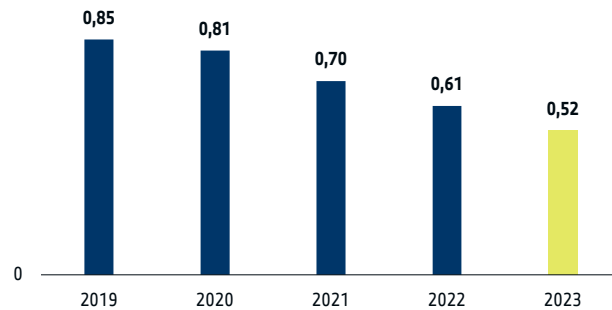
in t	2019	2020	2021	2022	2023
Abfall gesamt	780.911	775.459	829.498	818.387	927.880
Abfall zur Verwertung <sup>2</sup>	771.162	768.292	822.848	812.274	922.554
Abfall zur Beseitigung	9.749	7.168	6.650	6.113	5.326

<sup>1</sup> Abfall der Automobilproduktion (BMW Group Werke, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung).

<sup>2</sup> Beinhaltet sowohl stoffliche als auch thermische Verwertung.

**Lösemittlemissionen je produziertes Fahrzeug\***

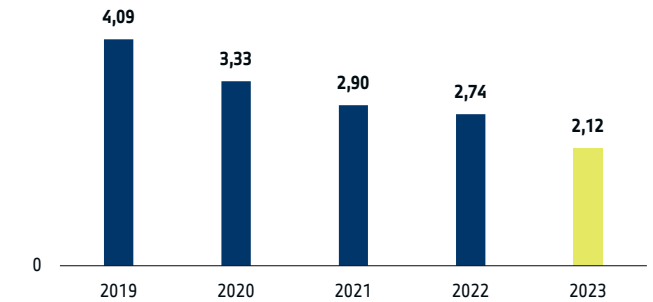
in kg



\* Effizienz-kennzahl berechnet aus den Lösemittlemissionen (VOC) der Automobilproduktion (BMW Group Werke, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung).

**Abfall zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug\***

in kg



\* Effizienz-kennzahl berechnet aus dem Abfall zur Beseitigung der Automobilproduktion (BMW Group Werke ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung).



## Nachhaltigkeitsbewertung relevanter Lieferantenstandorte<sup>1,2</sup>

in %	2022	2023
Anteil der Lieferanten für produktionsbezogenes Material mit implementierten Präventionsmaßnahmen zum Zeitpunkt der Vergabe	70	55
Anteil der Lieferanten für produktionsbezogenes Material mit vereinbarten Präventionsmaßnahmen zum Zeitpunkt der Vergabe	22	31

<sup>1</sup> Basis: branchenspezifischer Nachhaltigkeitsfragebogen.

<sup>2</sup> Durch die Einführung einer neuen Version des Fragebogens, die zusätzliche Anforderungen enthält, mussten einige Lieferanten ihre Fragebogen erneuern. Damit ergab sich teilweise Bedarf zur Implementierung zusätzlicher Präventionsmaßnahmen aufseiten der Lieferanten.

## Hinweise zu möglichen Verstößen in der Lieferkette

	2022	2023
Anzahl Hinweise zu möglichen Verstößen gegen unsere Grundsätze zur Nachhaltigkeit, die über unsere Meldekanäle eingegangen sind	8	11
davon Anzahl Hinweise, die im Berichtsjahr geklärt werden konnten*	4	6
davon Anzahl begründeter Hinweise, die im Berichtsjahr geklärt werden konnten	-	-

\* Alle Hinweise werden bis zur abschließenden Klärung, gegebenenfalls über Geschäftsjahre hinaus, bearbeitet. Fünf Hinweise, die im Jahr 2023 eingegangen sind, befanden sich am Ende des Geschäftsjahres noch in der internen Bearbeitung und konnten noch nicht abschließend geklärt werden. Ebenso wurden im Jahr 2023 vier Hinweise aus dem Jahr 2022 weiterbearbeitet, die zum Ende des Geschäftsjahres 2022 noch nicht zur Klärung gekommen waren. Drei dieser Hinweise konnten im Jahr 2023 geklärt werden und erwiesen sich als nicht begründet. Der verbleibende Hinweis wird im nächsten Geschäftsjahr weiterbearbeitet.

# MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

## Mitarbeitende am Jahresende<sup>1</sup>

	2019	2020	2021	2022	2023
Konzern	126.016	120.726	118.909	149.475	154.950
Automobile	113.719	108.676	106.928	137.056	142.441
Motorräder	3.503	3.474	3.418	3.711	3.996
Finanzdienstleistungen	8.684	8.473	8.466	8.616	8.413
Sonstige	110	103	97	92	100
Mitarbeitende mit befristeten Verträgen <sup>2</sup>	3.489	2.892	2.503	15.039	14.536
Mitarbeitende in Teilzeit <sup>3</sup>	6.318	6.433	6.846	7.315	7.973

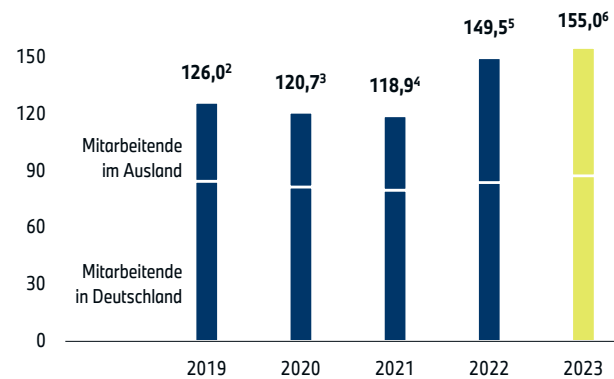
<sup>1</sup> Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeitendenbegriffs (zur Definition siehe <sup>2</sup> Glossar).

<sup>2</sup> Davon sind rund 24% Frauen in der BMW AG. Systembedingt werden diese Daten nur für die BMW AG erhoben.

<sup>3</sup> Unbefristet und befristet beschäftigte Mitarbeitende.

## Mitarbeitende im In- und Ausland<sup>1</sup>

Anzahl Mitarbeitende in Tausend



<sup>1</sup> Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeitendenbegriffs (zur Definition siehe <sup>2</sup> Glossar).

<sup>2</sup> Hiervon 38,2% taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group.

<sup>3</sup> Hiervon 37,9% taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group.

<sup>4</sup> Hiervon 38,0% taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group.

<sup>5</sup> Hiervon 42,5% taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group.

<sup>6</sup> Hiervon 41,9% taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group.

**Anteil der Arbeitnehmer, die durch eine Gewerkschaft vertreten sind oder unter Kollektivvereinbarungen fallen<sup>1</sup>**

in %	2019	2020	2021	2022	2023
Deutschland (BMW AG) <sup>2</sup>	100	100	100	100	100
UK (Werke Hams Hall, Oxford, Swindon, Goodwood, Transport and Logistics Centre [Bognor Regis])	85	84	83	82	82
China (Werke Dadong, Tiexi inkl. Lydia)	100	100	100	100	100
Österreich (Werk Steyr) <sup>2</sup>	100	100	100	100	100
Südafrika (Werk Rosslyn, NSC, IT-Hub, Financial Services)	59	63	70	70	70
USA (Werk Spartanburg, keine Kollektivvereinbarungen vorhanden)	-	-	-	-	-
Mexiko (Werk San Luis Potosí) <sup>2</sup>	100	100	100	100	100

<sup>1</sup> Status: 31. Dezember 2023.<sup>2</sup> Ohne leitende Angestellte bzw. ohne Vertrauenspersonal. [↗ GRI-Index: 2-30.](#)**Alternative Arbeitsformen in der BMW AG<sup>1</sup>**

Anzahl Mitarbeitende	2019	2020	2021	2022	2023
Teilzeit <sup>2</sup>	5.440	5.568	5.951	6.388	6.949
in % der Mitarbeitenden	6,6	7,0	7,7	7,8	8,2
Mobilarbeit <sup>3</sup>	36.208	43.309	41.180	43.707	45.673
in % der Mitarbeitenden	70,8	87,2	84,3	85,9	85,4
Vollzeit Select	5.474	4.747	3.736	4.170	4.833
in % der Mitarbeitenden	6,6	6,0	4,8	5,1	5,7
Sabbaticals	764	653	464	560 <sup>4</sup>	657
in % der Mitarbeitenden	0,9	0,8	0,6	0,7 <sup>4</sup>	0,8
Elternzeit	4.082	4.158	4.211	4.183	3.938
in % der Mitarbeitenden	4,9	5,2	5,4	5,1	4,6

<sup>1</sup> Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeitendenbegriffs (zur Definition siehe [↗ Glossar](#)).<sup>2</sup> Davon 4.118 Frauen (60%). Systembedingt wird diese Zahl nur für die BMW AG erhoben.<sup>3</sup> Nur Mitarbeitende im Verwaltungsbereich, die die Möglichkeit des mobilen Arbeitens genutzt haben.<sup>4</sup> Aufgrund einer Umstellung in der Erfassungssystematik wurde das Jahr 2022 rückwirkend angepasst (Werte vor Anpassung: 493 Mitarbeitende im Sabbatical; 0,6% der Mitarbeitenden).**Anzahl Mitarbeitende je Land mit Produktionsstandort(en)\***

	Gesamt	davon befristet	Frauenanteil in %
Deutschland	87.304	844	18
China	28.076	12.623	15
USA	12.736	-	25
UK	6.743	65	18
Österreich	3.857	126	16
Mexiko	3.703	2	35
Südafrika	2.867	436	23
Brasilien	861	2	22
Thailand	691	157	29
Indien	572	3	9
Ungarn	915	38	18

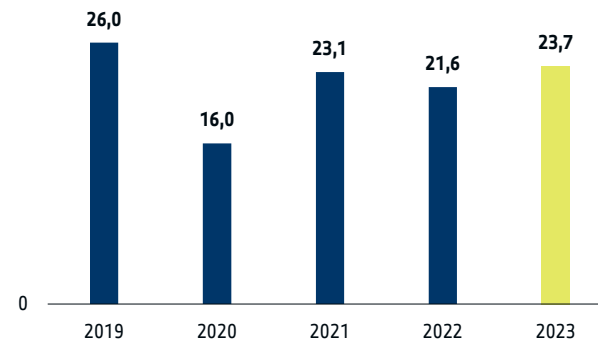
\* Status: 31. Dezember 2023.

### Durchschnittliche Schulungsstunden nach Mitarbeitendenkategorie in der Bildungsakademie der BMW AG

Kategorie Mitarbeitende	2021	2022	2023
Außertarifliche Mitarbeitende	30,7	26,4	38,2
Meister	27,0	43,1	68,9
Tarif	10,8	14,1	20,7

### Durchschnittliche Fort- und Weiterbildungsstunden pro Mitarbeitendem der BMW Group\*

Anzahl Stunden



\* Weiterbildung der Mitarbeitenden der BMW Group in konsolidierten und nicht konsolidierten Tochtergesellschaften weltweit. Datenerhebung über Direkterfassung der Teilnehmer sowie zu einem kleinen Teil über qualifizierte Hochrechnung. Die Daten umfassen auch E-Learning-Formate. <sup>2</sup> GRI-Index: 404-1.

### Austritte gesamt nach Austrittsarten der BMW AG<sup>1</sup>

Anzahl	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Gesamt</b>	<b>2.794</b>	<b>4.535</b>	<b>3.720</b>	<b>3.191</b>	<b>3.107</b>
Altersteilzeit, Rente, Tod	1.700	1.884	1.938	2.110	2.105
Freiwillige Austritte (Arbeitnehmerkündigungen und Aufhebungen)	1.029	2.601 <sup>2</sup>	1.749 <sup>2</sup>	1.011	911
Arbeitgeberkündigungen	65	50	33	70	91

<sup>1</sup> Werte beziehen sich auf Mitarbeitende mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen.

<sup>2</sup> Anstieg im Wesentlichen bedingt durch Personalmaßnahmenpaket.

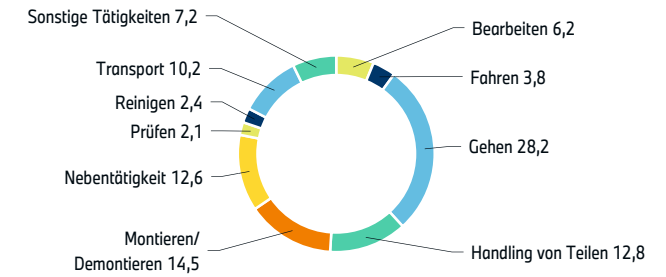
### Anteil lokaler Arbeitnehmer in Führungspositionen an wesentlichen Geschäftsstandorten\*

	2019	2020	2021	2022	2023
Deutschland	99,7	99,7	99,8	99,7	99,5
UK	87,5	89,8	89,5	88,8	90,2
USA	87,4	89,1	88,3	89,2	88,5
Österreich	82,3	78,7	79,1	77,7	78,7
Südafrika	82,7	85,9	85,4	88,4	85,8
Indien	82,1	68,4	78,4	80,0	75,6
Brasilien	78,2	84,9	85,1	88,2	86,0
China	73,7	78,8	82,2	85,1	84,5
Thailand	57,1	57,8	60,0	65,2	67,4
Mexiko	48,4	62,9	67,8	72,7	74,2

\* Lokal bezieht sich auf Führungskräfte mit lokalen Verträgen. Ausgenommen sind Personen, die an den Standort entsendet werden und keinen lokalen Vertrag erhalten. Diese spiegeln sich jeweils in der Differenz zu 100 wider.

### Unfallschwerpunkte

in %



# SASB-INDEX

Thema	Kennzahl	Kategorie	Maßeinheit	Code	Anmerkungen
Aktivitätskennzahlen	Anzahl der hergestellten Fahrzeuge	Quantitativ	Zahl	TR-AU-000.A	<a href="#">↗ Produktionsnetzwerk</a>
	Anzahl der verkauften Fahrzeuge	Quantitativ	Zahl	TR-AU-000.B	<a href="#">↗ Bedeutsamste Leistungsindikatoren</a>
Produktsicherheit	Anteil der von NCAP-Programmen mit einer Gesamtsicherheitsbewertung von 5 Sternen bewerteten Fahrzeugmodelle, nach Region	Quantitativ	Prozent (%)	TR-AU-250a.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 88% – European New Car Assessment Programme (Euro NCAP)</li> <li>— 100% – China New Car Assessment Programme (C-NCAP)</li> <li>— 40% – U.S. National Highway Traffic Safety Administration's (NHTSA) New Car Assessment Programme (NCAP)</li> <li>— 67% – Korean New Car Assessment Programme (KNCAP)</li> </ul> Die BMW Group konzentriert sich bei der Berichterstattung über ihre NCAP-Programme auf die Märkte der EU (inkl. UK), China, die USA und Südkorea. Weitere Informationen zum NCAP finden Sie im Kapitel <a href="#">↗ Produktqualität und -sicherheit</a> .
	Anzahl der Beschwerden im Zusammenhang mit sicherheitsbezogenen Mängeln, Anteil der untersuchten Beschwerden	Quantitativ	Zahl, Prozent (%)	TR-AU-250a.2	100%* der sicherheitsrelevanten Beschwerden wurden überprüft. <small>* Erhebungszeitraum ist rollierend von November Vorjahr zu November Berichtsjahr aufgrund der Bearbeitungszeit nach Beschwerdeeingang.</small>
Produktsicherheit	Anzahl der zurückgerufenen Fahrzeuge	Quantitativ	Zahl	TR-AU-250a.3	<a href="#">↗ Qualitätsmanagement</a>
Arbeitspraktiken	Anteil der unter Tarifverträge fallenden Belegschaft	Quantitativ	Prozent (%)	TR-AU-310a.1	<a href="#">↗ Weitere GRI-Informationen</a>

Thema	Kennzahl	Kategorie	Maßeinheit	Code	Anmerkungen
<b>Arbeitspraktiken</b>	(1) Anzahl der Arbeitsunterbrechungen und (2) Gesamte beschäftigungslose Tage	Quantitativ	Anzahl, beschäftigungslose Tage	TR-AU-310a.2	(1) Die BMW Group meldet hier die Anzahl der Arbeitsunterbrechungen (Streiks und Aussperrungen), die mehr als 1.000 Mitarbeiter betrafen und eine volle Schicht oder länger andauerten. Die Anzahl der Arbeitsunterbrechungen für das Jahr 2023 beläuft sich auf null. (2) Die BMW Group meldet hier die gesamten beschäftigungslosen Tage infolge von Arbeitsunterbrechungen gemäß der Definition aus (1). Die gesamten beschäftigungslosen Tage berechnen sich aus der Summe der Produkte der Anzahl an bei jeder Arbeitsunterbrechung beteiligten Mitarbeitenden und der Anzahl an Tagen, die die jeweilige Arbeitsunterbrechung andauert hat. Die Anzahl der beschäftigungslosen Tage für das Jahr 2023 beläuft sich auf null. Streikmaßnahmen haben in der Regel die Durchsetzung von Entgeltforderungen zum Ziel.
<b>Kraftstoffverbrauch und Emissionen in der Gebrauchsphase</b>	Absatzgewichteter Durchschnitt des Kraftstoffverbrauchs der Passagierflotte, nach Region	Quantitativ	Mpg, l/km, gCO <sub>2</sub> /km, km/l	TR-AU-410a.1	<u>↗ Gesetzliche CO<sub>2</sub>-Grenzwerte in der Nutzungsphase wie in Vorjahren erfüllt</u>
	Anzahl der verkauften (1) emissionsfreien Fahrzeuge, (2) Hybridfahrzeuge und (3) Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge	Quantitativ	Zahl	TR-AU-410a.2	(1) Emissionsfreie Fahrzeuge (BEV): 375.716 (2) Das BMW Group Portfolio umfasst BEV (1) und PHEV (2). 48V-Fahrzeuge werden nach BMW Group Definition (siehe Glossar <u>↗ Elektrifizierte Fahrzeuge</u> ) nicht als Hybridfahrzeuge gezählt. (3) Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV): 190.159
<b>Kraftstoffverbrauch und Emissionen in der Gebrauchsphase</b>	Erörterung der Strategie für das Management der Kraftstoffeffizienz und der Emissionsrisiken und -chancen der Flotte	Diskussion und Analyse	n/a	TR-AU-410a.3	Die BMW Group verfolgt im Rahmen ihrer Unternehmensstrategie den klaren Kurs, CO <sub>2</sub> -Emissionen zu reduzieren. Hierbei ist die Betrachtung des gesamten Lebenszyklus vor dem Hintergrund der zunehmenden Elektrifizierung besonders wichtig. Die BMW Group setzt sich hierfür CO <sub>2</sub> -Reduktionsziele bis 2030 (Basisjahr 2019) in der Nutzungsphase sowie für die Vorkette und Produktion. Diese wurden bei der SBTi angemeldet und validiert ( <u>↗ CO<sub>2</sub>-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette reduzieren</u> ). Die BMW Group ergreift ebenfalls Maßnahmen, um den Klimawandel einzudämmen und sich an Klimaveränderungen anzupassen. Dazu gehört, klimabezogene Risiken und Chancen zu identifizieren und in der strategischen Ausrichtung des Unternehmens, der Unternehmensführung und im Rahmen des unternehmensweiten Risikomanagements zu berücksichtigen. Weitere Informationen finden Sie im Abschnitt <u>↗ Klimabezogene Risiken und Chancen</u> . Schadstoffemissionen der Fahrzeuge wie Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> ), Kohlenmonoxid (CO) und Feinstaub (PM) ( <u>↗ Schadstoffemissionen weiter reduzieren</u> ) verringert die BMW Group ebenfalls konsequent.

Thema	Kennzahl	Kategorie	Maßeinheit	Code	Anmerkungen
<b>Rohmaterialbezug</b>	Beschreibung des Risikomanagements im Zusammenhang mit dem Einsatz von kritischen Materialien	Diskussion und Analyse	n/a	TR-AU-440a.1	<p>↗ Rohstoffsicherung und -strategie</p> <p>Weitere Informationen dazu finden sich <a href="#">↗ online</a>.</p>
<b>Materialeffizienz und -wiederverwertung</b>	Gesamtmenge des Abfalls aus der Fertigung, Anteil des wiederverwerteten Abfalls	Quantitativ	Metrische Tonnen (t), Prozent (%)	TR-AU-440b.1	<p>↗ Abfall</p> <p>↗ Weitere GRI-Informationen</p> <p>91,4% der Gesamtmenge des Abfalls (927.880 t) wurden stofflich und 8,1% thermisch verwertet.</p>
	Gewicht des zurückgewonnenen Altmaterials, Anteil des recycelten Materials	Quantitativ	Metrische Tonnen (t), Prozent (%)	TR-AU-440b.2	<p>Über das Recycling und Demontage Zentrum München wurden im Berichtsjahr 4.386 Fahrzeuge (inkl. Motorrädern) zurückgenommen und verwertet. Dies entspricht einem Gesamtverschrottungsgewicht der Fahrzeuge (inkl. Motorrädern) von 6.105 t. In Bezug auf das Gesamtfahrzeug (ohne Motorräder) werden mindestens 85% stofflich und mindestens 95% inklusive thermischer Verwertung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen (europäische Altfahrzeugdirektive ELV 2000/53/EC) verwertet.</p>
	Durchschnittliche Recyclingfähigkeit der verkauften Fahrzeuge	Quantitativ	Prozent (%) nach gewogenem Verkauf in metrischen Tonnen (t)	TR-AU-440b.3	<p>↗ Materialkreisläufe schließen</p> <p>Alle seit 2008 auf den Markt gebrachten Fahrzeuge erfüllen die derzeit weltweit gültigen gesetzlichen Anforderungen zur Verwertung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien. Bereits heute müssen Fahrzeuge (ohne Motorräder) zu 85% recyclingfähig bzw. zu 95% verwertbar (auf Basis des Fahrzeuggewichts) sein.</p>



# TCFD-INDEX

## [[ Governance

### Offenlegung der Governance des Unternehmens im Hinblick auf klimabedingte Risiken und Chancen.

#### Erforderliche TCFD-Informationen

A. Verantwortung des Vorstands und Aufsichtsrats für klimabedingte Risiken und Chancen.

#### BMW Group Bericht 2023

- Die BMW Group Strategie
  - ➤ Eckpfeiler der Strategie
    - ➤ Positionierung – wofür steht die BMW Group?
    - ➤ Leistungsindikatoren und Steuerung
    - ➤ Steuerung von Nachhaltigkeit

- Risiken und Chancen
  - ➤ Risiko- und Chancenmanagement
    - ➤ Organisation des Risikomanagements

#### ➤ Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems

- Produkte
  - ➤ CO<sub>2</sub>-Emissionen

- Die BMW Group Strategie
  - ➤ Eckpfeiler der Strategie
  - ➤ Leistungsindikatoren und Steuerung

- Risiken und Chancen
  - ➤ Risiko- und Chancenmanagement
    - ➤ Organisation des Risikomanagements

#### CDP-Fragebogen 2023

C1.1a, C1.1b

B. Die Rolle des Managements beim Bewerten und beim Management von klimabedingten Risiken und Chancen.

C1.2

## Strategie

Offenlegen derzeitiger und potenzieller künftiger Auswirkungen klimabedingter Risiken und Chancen auf die Geschäftstätigkeit sowie die strategische und finanzielle Planung des Unternehmens, sofern diese Informationen wesentlich sind.

Erforderliche TCFD-Informationen	BMW Group Bericht 2023	CDP-Fragebogen 2023
A. Beschreibung klimabezogener Risiken und Chancen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die BMW Group Strategie</li> <li>— ➤ Umfeldanalyse</li> <li>➤ Risiken und Chancen</li> <li>— ➤ Risiko- und Chancenmanagement               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Klimabezogene Risiken</li> <li>— ➤ Nichtfinanzielle Risiken im Rahmen der nichtfinanziellen Erklärung (NFE)</li> </ul> </li> <li>— ➤ Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Strategische und branchenspezifische Risiken und Chancen</li> <li>— ➤ Risiken und Chancen aus dem Einkauf</li> </ul> </li> <li>— ➤ Klimabezogene Risiken und Chancen               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Klimaszenarien</li> <li>— ➤ Transitorische Klimarisiken</li> <li>— ➤ Physische Klimarisiken</li> <li>— ➤ Klimabezogene Chancen</li> </ul> </li> </ul>	C2.1, C2.1a, C2.1b, C2.2a, C2.3, C2.3a, C2.4, C2.4a
B. Auswirkungen klimabezogener Risiken und Chancen auf die Geschäftstätigkeit sowie strategische und finanzielle Planung des Unternehmens.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die BMW Group Strategie</li> <li>— ➤ Umfeldanalyse</li> <li>— ➤ Eckpfeiler der Strategie</li> <li>➤ Produkte               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Zukunftsfeld Antriebstechnologien</li> </ul> </li> <li>— ➤ CO<sub>2</sub>-Emissionen                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ CO<sub>2</sub>-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette reduzieren</li> <li>— ➤ Konventionelle Antriebe effizienter und emissionsärmer gestalten</li> <li>— ➤ Schadstoffemissionen weiter reduzieren</li> </ul> </li> <li>— ➤ Elektromobilität                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Elektromobilität ganzheitlich denken</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>➤ Produktion und Lieferantennetzwerk               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Einkauf und Lieferantennetzwerk                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>➤ Risiken und Chancen               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Risiko- und Chancenmanagement</li> <li>— ➤ Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen</li> <li>— ➤ Klimabezogene Risiken und Chancen</li> </ul> </li> </ul>	C2.1b, C2.3, C2.3a, C2.4, C2.4a, C3.1, C3.3, C3.4, C3.5, C3.5a
C. Belastbarkeit der Strategie der Organisation unter Berücksichtigung verschiedener Klimaszenarien, u.a. eines Szenarios von 2°C oder weniger.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Risiken und Chancen</li> <li>— ➤ Klimabezogene Risiken und Chancen               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Klimaszenarien</li> <li>— ➤ Transitorische Klimarisiken</li> <li>— ➤ Physische Klimarisiken</li> <li>— ➤ Klimabezogene Chancen</li> </ul> </li> </ul>	C2.3, C2.3a, C2.4, C2.4a, C3.1, C3.3, C3.4, C3.5, C3.5a

## [[ Risikomanagement

### Offenlegung, wie das Unternehmen klimabedingte Risiken identifiziert, bewertet und managt.

Erforderliche TCFD-Informationen	BMW Group Bericht 2023	CDP-Fragebogen 2023
A. Die Prozesse des Unternehmens zum Identifizieren und Bewerten klimabedingter Risiken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Risiken und Chancen</b></li> <li>— ➤ <b>Risiko- und Chancenmanagement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ <b>Organisation des Risikomanagements</b></li> <li>— ➤ <b>Risikobewertung</b></li> <li>— ➤ <b>Klimabezogene Risiken</b></li> </ul> </li> <li>— ➤ <b>Klimabezogene Risiken und Chancen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ <b>Klimaszenarien</b></li> <li>— ➤ <b>Transitorische Klimarisiken</b></li> <li>— ➤ <b>Physische Klimarisiken</b></li> </ul> </li> <li>➤ <b>Die BMW Group Strategie</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ <b>Leistungsindikatoren und Steuerung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ <b>Steuerung von Nachhaltigkeit</b></li> </ul> </li> </ul> </li> <li>— ➤ <b>Eckpfeiler der Strategie</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ <b>Positionierung – wofür steht die BMW Group?</b></li> </ul> </li> </ul>	C2.1, C2.2, C2.2a
B. Prozesse des Unternehmens zum Managen klimabedingter Risiken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Risiken und Chancen</b></li> <li>— ➤ <b>Risiko- und Chancenmanagement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ <b>Organisation des Risikomanagements</b></li> <li>— ➤ <b>Risikobewertung</b></li> </ul> </li> <li>➤ <b>Die BMW Group Strategie</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ <b>Leistungsindikatoren und Steuerung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ <b>Steuerung und Nachhaltigkeit</b></li> </ul> </li> </ul> </li> <li>— ➤ <b>Eckpfeiler der Strategie</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ <b>Positionierung – wofür steht die BMW Group?</b></li> </ul> </li> </ul>	C2.1, C2.2, C2.2a
C. Integration von Prozessen zur Ermittlung, Bewertung und zum Management klimabedingter Risiken in das allgemeine Risikomanagement des Unternehmens.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Risiken und Chancen</b></li> <li>— ➤ <b>Risiko- und Chancenmanagement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ <b>Organisation des Risikomanagements</b></li> <li>— ➤ <b>Risikobewertung</b></li> </ul> </li> <li>— ➤ <b>Klimabezogene Risiken und Chancen</b></li> </ul>	C2.2

## Kennzahlen und Ziele

Offenlegung der Kennzahlen und Ziele, mit denen relevante klimabedingte Risiken und Chancen bewertet und gemanagt werden, sofern diese Informationen wesentlich sind.

Erforderliche TCFD-Informationen	BMW Group Bericht 2023	CDP-Fragebogen 2023
A. Kennzahlen, mit denen das Unternehmen klimabedingte Risiken und Chancen bewertet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die BMW Group Strategie               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Leistungsindikatoren und Steuerung</li> <li>— ➤ Steuerung von Nachhaltigkeit</li> </ul> </li> <li>➤ Weitere GRI-Informationen (Tabelle CO<sub>2</sub>-Bilanz der BMW Group)</li> <li>➤ Dashboard</li> <li>➤ Produkte               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ CO<sub>2</sub>- Emissionen</li> <li>— ➤ CO<sub>2</sub>-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette reduzieren</li> </ul> </li> </ul>	C4.1b, C4.2, C4.2a, C4.2b, C4.2c
B. Offenlegen von Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Treibhausgas(THG)-Emissionen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die BMW Group Strategie               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Leistungsindikatoren und Steuerung</li> </ul> </li> <li>➤ Weitere GRI-Informationen (Tabelle CO<sub>2</sub>-Bilanz der BMW Group)</li> <li>➤ Produkte               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ CO<sub>2</sub>- Emissionen</li> </ul> </li> <li>➤ Produktion und Lieferantennetzwerk               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien</li> </ul> </li> </ul>	C6.1, C6.2, C6.3, C6.4, C6.4a, C6.5, C6.10, C7.1, C7.2, C7.3, C7.3a, C-T07.4, C7.5, C7.6, C7.6a, C-T07.8, C7.9, C7.9a, C7.9b
C. Ziele, nach denen das Unternehmen klimabedingte Chancen und Risiken behandelt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die BMW Group Strategie               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Eckpfeiler der Strategie                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Positionierung – wofür steht die BMW Group?</li> </ul> </li> <li>— ➤ Leistungsindikatoren und Steuerung                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Steuerung von Nachhaltigkeit</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>➤ Produkte               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ CO<sub>2</sub>- Emissionen</li> <li>— ➤ CO<sub>2</sub>-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette reduzieren</li> </ul> </li> <li>➤ An unsere Stakeholder               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Dialog mit den Stakeholdern                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— ➤ Nachhaltiger Akteur im Finanzmarkt</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>➤ EU-Taxonomie</li> </ul>	C4.1, C4.1b, C4.2, C4.2a, C4.2b, C4.2c

# NFE-INDEX

## Pflichtangabe gemäß § 289 c-e HGB

Geschäftsmodell

Einbindung der Unternehmensleitung

Risiken

Zusammenhänge mit Beträgen im Jahresabschluss

Umweltbelange

Arbeitnehmerbelange

Sozialbelange

Achtung der Menschenrechte

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

## Pflichtangabe gemäß Art. 8 der Taxonomie-Verordnung\*

Angaben zu taxonomiefähigen und -konformen Umsätzen, Investitionsausgaben (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx)

## BMW Group Bericht 2023

➤ **Organisation und Geschäftsmodell**

➤ **Die BMW Group Strategie**

➤ **Die BMW Group Strategie**

— ➤ **Eckpfeiler der Strategie**

— ➤ **Leistungsindikatoren und Steuerung**

➤ **Umfeldanalyse**

➤ **Risiken und Chancen**

➤ **Über diesen Bericht**

➤ **Die BMW Group Strategie**

— ➤ **Umfeldanalyse**

— ➤ **Leistungsindikatoren und Steuerung**

➤ **Produkte**

➤ **Produktion und Lieferantennetzwerk**

➤ **Risiken und Chancen**

— ➤ **Klimabezogene Risiken und Chancen**

➤ **Die BMW Group Strategie**

— ➤ **Eckpfeiler der Strategie**

— ➤ **Leistungsindikatoren und Steuerung**

➤ **Mitarbeitende und Gesellschaft**

➤ **Umfeldanalyse**

➤ **Einkauf und Lieferantennetzwerk**

➤ **Compliance und Menschenrechte**

➤ **Einkauf und Lieferantennetzwerk**

➤ **Compliance und Menschenrechte**

➤ **EU-Taxonomie**

\* Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Rats und des Europäischen Parlaments über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088, die Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission, die Delegierte Verordnung (EU) 2021 / 2178 der Kommission, die Delegierte Verordnung (EU) 2023/2485 der Kommission sowie die Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486 der Kommission.

# VERBRAUCHS- UND CO<sub>2</sub>-ANGABEN

## Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch werden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (EU-Verordnung 715/2007) in der jeweils geltenden Fassung ermittelt. Die Angaben beziehen sich auf ein Fahrzeug in Basisausstattung in Deutschland. Die Spannbreiten berücksichtigen Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße sowie der optionalen Sonderausstattung und können sich durch die Konfiguration verändern. Die Angaben werden auf Basis des neuen WLTP-Fahrzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet.

Für seit 1. Januar 2021 neu typgeprüfte Fahrzeuge existieren die offiziellen Angaben nur noch nach WLTP. Bei den Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen betreffen, andere als die hier angegebenen Werte gelten. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden. [www.dat.de/co2](http://www.dat.de/co2)

Stand: Februar 2024

Modell	Werte nach WLTP				Werte nach NEFZ		
	Kraftstoffverbrauch in l/100km (kombiniert bzw. Gewichtet kombiniert) max/min	CO <sub>2</sub> -Emissionen in g/km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min	Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min	Elektrische Reichweite (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert)	Kraftstoffverbrauch in l/100km (kombiniert bzw. Gewichtet kombiniert) max/min	CO <sub>2</sub> -Emissionen in g/km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min	Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min
<b>BMW</b>							
BMW M3 CS	10,4 – 10,1	234 – 229	–	–	–	–	–
BMW i4 eDrive35	–	–	18,7 – 15,8	406 – 483	–	–	–
BMW i4 eDrive40	–	–	19,1 – 16,1	492 – 590	–	–	–
BMW i4 M50	–	–	22,5 – 18,0	415 – 520	–	–	–
BMW i5 eDrive40	–	–	18,9 – 15,9	497 – 582	–	–	–
BMW i5 eDrive40 Touring	–	–	19,3 – 16,5	483 – 560	–	–	–
BMW i5 M60 xDrive	–	–	20,5 – 18,2	457 – 516	–	–	–
BMW i5 M60 xDrive Touring	–	–	20,8 – 18,3	445 – 506	–	–	–
BMW 530e	0,8 – 0,6	17 – 13	21,7 – 19,9	93 – 103	–	–	–
BMW 530e xDrive	1,0 – 0,8	23 – 19	23,2 – 21,6	83 – 90	–	–	–
BMW X5 xDrive 50e	1,1 – 0,8	26 – 18	27,0 – 22,9	94 – 110	–	–	–
BMW i7 xDrive50	–	–	20,3 – 19,1	575 – 611	–	–	–
BMW i7 xDrive60	–	–	19,6 – 18,5	589 – 624	–	–	–
BMW i7 M70 xDrive	–	–	23,7 – 20,8	490 – 559	–	–	–
BMW iX xDrive40	–	–	21,4 – 19,4	403 – 435	–	–	–

Stand: Februar 2024

Modell	Werte nach WLTP				Werte nach NEFZ		
	Kraftstoffverbrauch in l/100km (kombiniert bzw. Gewichtet kombiniert) max/min	CO <sub>2</sub> -Emissionen in g/km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min	Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min	Elektrische Reichweite (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert)	Kraftstoffverbrauch in l/100km (kombiniert bzw. Gewichtet kombiniert) max/min	CO <sub>2</sub> -Emissionen in g/km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min	Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min
BMW iX xDrive50	-	-	21,3 – 19,5	587 – 633	-	-	-
BMW iX M60	-	-	24,7 – 21,9	501 – 564	-	-	-
BMW iX1 xDrive20	-	-	17,2 – 15,4	430 – 474	-	-	-
BMW iX1 xDrive30	-	-	18,1 – 16,9	417 – 439	-	-	-
BMW iX2 xDrive30	-	-	17,7 – 16,3	417 – 449	-	-	-
BMW iX3	-	-	18,9 – 18,5	453 – 461	-	-	-
BMW XM	1,9 – 1,5	43 – 35	33,6 – 32,5	76 – 83	-	-	-
BMW XM Label Red	2,0 – 1,6	45 – 35	33,5 – 32,5	76 – 82	-	-	-
BMW XM 50e	1,7 – 1,3	37 – 30	32,2 – 31,5	78 – 84	-	-	-
BMW Z4 Roadster sDrive20i	7,4 – 6,9	167 – 157	-	-	-	-	-
BMW Z4 Roadster M40i	8,1 – 7,9	184 – 179	-	-	-	-	-
<b>MINI</b>							
MINI Cooper E	-	-	14,3 – 13,8	293 – 305	-	-	-
MINI Cooper SE (bis Modelljahr 2023)	-	-	17,6 – 15,4	203 – 232	-	-	-
MINI Cooper SE (ab Modelljahr 2024)	-	-	14,7 – 14,1	387 – 402	-	-	-
MINI Cooper SE Cabrio	-	-	17,2	201	-	-	-
MINI Countryman E	-	-	17,4 – 15,7	423 – 462	-	-	-
MINI Countryman SE ALL4	-	-	18,5 – 16,8	399 – 432	-	-	-
<b>ROLLS-ROYCE</b>							
Rolls-Royce Cullinan	16,5 – 16,1	377 – 368	-	-	-	-	-
Rolls-Royce Ghost	15,8 – 15,2	359 – 347	-	-	-	-	-
Rolls-Royce Dawn	16,9 – 16,2	381 – 367	-	-	-	-	-
Rolls-Royce Wraith	16,3 – 15,8	369 – 357	-	-	-	-	-
Rolls-Royce Spectre	-	-	23,6 – 22,2	500 – 530	-	-	-

# BMW GROUP IM ZEHN-JAHRES-VERGLEICH

		2023	2022	2021	2020	2019	2018 <sup>1</sup>	2017	2016	2015	2014
<b>AUSLIEFERUNGEN</b>											
Automobile	Einheiten	2.554.183	2.399.632	2.521.514	2.325.179	2.537.504	2.486.149	2.465.021	2.349.962	2.259.733	2.117.965
Motorräder	Einheiten	209.066	202.895	194.261	169.272	175.162	165.566	164.153	145.032	136.963	123.495
<b>PRODUKTION</b>											
Automobile	Einheiten	2.661.922	2.382.305	2.461.269	2.255.637	2.564.025	2.541.534	2.505.741	2.359.756	2.279.503	2.165.566
Motorräder	Einheiten	221.988	215.932	187.500	168.104	187.116	162.687	185.682	145.555	151.004	133.615
<b>FINANZDIENSTLEISTUNGEN</b>											
Vertragsbestand	Verträge	5.312.689	5.513.129	5.859.890	5.981.928	5.973.682	5.708.032	5.380.785	5.114.906	4.718.970	4.359.572
Bilanzielles Geschäftsvolumen	Mio. €	137.910	135.689	139.530	133.093	142.834	133.147	124.719	123.394	111.191	96.390
<b>GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG</b>											
Umsatzerlöse	Mio. €	155.498	142.610	111.239	98.990	104.210	96.855	98.282	94.163	92.175	80.401
Bruttomarge	%	19,1	17,2	19,8	13,7	17,3	19,0	20,3	19,9	19,7	21,2
Ergebnis vor Finanzergebnis	Mio. €	18.482	13.999	13.400	4.830	7.411	8.933	9.899	9.386	9.593	9.118
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	17.096	23.509	16.060	5.222	7.118	9.627	10.675	9.665	9.224	8.707
Umsatzrendite (Ergebnis vor Steuern/Umsatzerlöse)	%	11,0	16,5	14,4	5,3	6,8	9,9	10,9	10,3	10,0	10,8
Ertragsteuern	Mio. €	4.931	4.927	3.597	1.365	2.140	2.530	2.000	2.755	2.828	2.890
Steuerquote	%	28,8	21,0	22,4	26,1	30,1	26,3	18,7	28,5	30,7	33,2
Jahresüberschuss	Mio. €	12.165	18.582	12.463	3.857	5.022	7.064	8.675	6.910	6.396	5.817



		2023	2022	2021	2020	2019	2018 <sup>1</sup>	2017	2016	2015	2014
<b>BILANZ</b>											
Langfristige Vermögenswerte	Mio. €	155.918	154.722	143.354	134.851	137.404	124.202	121.964	121.671	110.343	97.959
Kurzfristige Vermögenswerte	Mio. €	94.972	92.204	86.173	81.807	90.630	84.736	73.542	66.864	61.831	56.844
Investitionen (ohne aktivierte Entwicklungskosten)	Mio. €	8.836	7.791	5.012	3.922	5.650	5.029	4.688	3.731	3.826	4.601
Investitionsquote (ohne aktivierte Entwicklungskosten)	%	5,7	5,5	4,5	4,0	5,4	5,2	4,8	4,0	4,2	5,7
Eigenkapital	Mio. €	92.923	91.288	75.132	61.520	59.907	57.829	54.107	47.363	42.764	37.437
Eigenkapitalquote	%	37,0	37,0	32,7	28,4	26,3	27,7	27,7	25,1	24,8	24,2
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. €	70.966	71.217	77.929	83.175	85.502	79.698	69.634	73.183	63.819	58.288
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. €	87.001	84.421	76.466	71.963	82.625	71.411	71.765	67.989	65.591	59.078
Bilanzsumme	Mio. €	250.890	246.926	229.527	216.658	228.034	208.938	195.506	188.535	172.174	154.803
<b>KAPITALFLUSSRECHNUNG</b>											
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. €	17.327	16.870	16.009	13.537	12.036	10.979	9.039	7.880	6.122	7.688
Free Cashflow Segment Automobile	Mio. €	6.942	11.071	6.354	3.395	2.567	2.713	4.459	5.792	5.404	3.481
<b>PERSONAL</b>											
Mitarbeitende am Jahresende <sup>2</sup>		154.950	149.475	118.909	120.726	126.016	134.682	129.932	124.729	122.244	116.324
Personalaufwand je Mitarbeitenden <sup>2</sup>	€	96.778	94.952	103.569	99.647	98.901	101.178	100.760	99.575	97.136	92.337
<b>DIVIDENDE</b>											
Dividendensumme	Mio. €	3.802 <sup>3</sup>	5.481	3.827	1.253	1.646	2.303	2.630	2.300	2.102	1.904
Dividende je Stammaktie/Vorzugsaktie	€	6,00 / 6,02 <sup>3</sup>	8,50 / 8,52	5,80 / 5,82	1,90 / 1,92	2,50 / 2,52	3,50 / 3,52	4,00 / 4,02	3,50 / 3,52	3,20 / 3,22	2,90 / 2,92

<sup>1</sup> Die Zahlen aus dem Jahr 2018 wurden aufgrund der Änderung von Bilanzierungsmethoden im Rahmen der Einführung des IFRS 16 angepasst (siehe Geschäftsbericht 2019, Textziffer [6] im Konzernanhang). Darüber hinaus wurden die Vorjahreszahlen aufgrund der Änderung des Ausweises ausgewählter Sachverhalte, die insgesamt von untergeordneter Bedeutung sind, angepasst.

<sup>2</sup> Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeitendenbegriffs (zur Definition siehe [Glossar](#)). Der Wert 2019 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2019 vor Anpassung: 133.778 Mitarbeiter). Für die Zeiträume 2018 und älter beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 und 8,0%.

<sup>3</sup> Vorschlag der Verwaltung. Die Dividendensumme kann sich aufgrund des Aktienrückkaufs und einer dadurch veränderten Zahl der dividendenberechtigten Aktien bis zur Hauptversammlung ändern.

# GLOSSAR UND KENNZAHLENERLÄUTERUNG\*

## A

### Aktivierungsquote

Verhältnis der Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

### Anleihe

Schuldverschreibung, die die Rückzahlung des Nennwerts nach einer festgelegten Laufzeit sowie eine feste oder variable Verzinsung durch den Emittenten verbrieft.

### Anzahl Trainingsteilnehmer

Anzahl der Teilnehmer an der Weiterbildung von Mitarbeitenden der BMW Group weltweit (umfasst alle konsolidierten Tochtergesellschaften der BMW Group). Datenerhebung über Direkterfassung der Teilnehmer sowie zu einem kleinen Teil über qualifizierte Hochrechnung. Die Daten umfassen die Gesamtsumme der Teilnehmer von durchgeführten Schulungen und Qualifizierungsmaßnahmen einschließlich E-Learning-Kursen.

### Arbeitsstunden/Arbeitszeit

Vertraglich geregelte wöchentliche Arbeitszeit.

### Asset-Backed-Finanzierungen

Form der Unternehmensfinanzierung, bei der offene Forderungen an eine Finanzierungsgesellschaft verkauft werden.

### Aushilfe/Werkstudent

Anzahl aller Personen, die während ihres Studiums als Aushilfe in einer Gesellschaft der BMW Group (umfasst alle konsolidierten und nicht konsolidierten Gesellschaften, an denen die BMW Group mehr als 50% der Anteile hält) stundenweise arbeiten.

### Auslieferungen

Ein Neu- oder Gebrauchtfahrzeug wird als Auslieferung erfasst, wenn das Fahrzeug an einen Endkunden übergeben wird. Zu den Endkunden gehören auch Leasingnehmer im Rahmen von Leasingverträgen mit BMW Financial Services sowie in den USA und Kanada auch Händler, wenn sie ein Fahrzeug als Werkstattersatzfahrzeug oder Vorführfahrzeug klassifizieren. Im Falle von Gebrauchtfahrzeugen können zu den Endkunden auch Händler und andere Dritte zählen, wenn sie ein Fahrzeug bei einer Auktion oder direkt von der BMW Group erwerben. Für den Endkunden vorgesehene Fahrzeuge, die auf dem Transportweg einen Totalschaden erleiden, werden auch als Auslieferung gezählt. Auslieferungen können durch die BMW AG, eine ihrer internationalen Tochtergesellschaften, eine BMW Group Niederlassung oder einen unabhängigen Händler erfolgen. Die überwiegende Mehrzahl der Auslieferungen und damit die Meldung einer Auslieferung an die BMW Group erfolgt durch unabhängige Händler. In den USA und Kanada weichen die Zeitpunkte, zu denen die Berichtszeiträume für Auslieferungen beginnen und enden, unwesentlich von den Zeitpunkten ab, zu denen Kalenderjahre oder -quartale beginnen beziehungsweise enden, und folgen stattdessen industrieeüblichen Berichtskalendern. In der deutschsprachigen Fassung des BMW Group Berichts werden die Begriffe Auslieferungen und Absatz gleichbedeutend verwendet.

### Ausschüttungsquote

Verhältnis Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB zum Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS. Bis zum Geschäftsjahr 2021 entsprach die Ausschüttungsquote dem Verhältnis Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB zum Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS.

### Auszubildender

Anzahl aller Personen, die in einer Gesellschaft der BMW Group (umfasst alle konsolidierten und nicht konsolidierten Gesellschaften, an denen die BMW Group mehr als 50% der Anteile hält) eine Berufsausbildung durchlaufen, die sich über mehrere Jahre erstreckt und sich aus Praxis- und Theoriephasen zusammensetzt.

## B

### Beyond Value Chain Mitigation (BVCM)

Beyond Value Chain Mitigation (BVCM) bezieht sich auf alle Investitionen und Maßnahmen, die ein Unternehmen außerhalb seiner Science Based Targets (SBTs) ergreift, um Emissionen außerhalb seiner Wertschöpfungskette zu mindern. Dazu gehören Aktivitäten, mit denen Treibhausgasemissionen vermieden oder reduziert werden, sowie Aktivitäten, bei denen Treibhausgase aus der Atmosphäre entfernt und gespeichert werden. BVCM wird durch die Science Based Targets Initiative (SBTi) validierten Unternehmen zusätzlich zur CO<sub>2</sub>-Minderung in der eigenen Wertschöpfungskette nachdrücklich empfohlen. Die BMW Group hält sich an diese Minderungshierarchie, indem sie die direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen der BMW Group Standorte durch substanzielle Maßnahmen bereits heute auf dem 1,5°C-Pfad, der laut SBTi für das Unternehmen berechnet wurde, hält und für diesen Bereich zusätzlich dazu BVCM-Engagement betreibt. Diese Initiativen unterstützen wir freiwillig, ohne dass sie auf die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele der BMW Group angerechnet werden.

\* Teil des zusammengefassten Lageberichts.

BVCM erfolgt zum Beispiel über den Einkauf von Zertifikaten auf dem freiwilligen CO<sub>2</sub>-Markt. Kriterien wie zum Beispiel Zusätzlichkeit, Permanenz und Zertifizierung von unabhängigen Institutionen nach internationalen Standards (Gold Standard) tragen zur Qualität der verwendeten Zertifikate und damit zur Wirksamkeit unseres Engagements außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette bei.

Zudem ist es uns wichtig, dass die Projekte im globalen Süden einen gesellschaftlichen Nutzen gemäß den Sustainable Development Goals (SDGs) stiften. Dazu zählen beispielsweise Initiativen, durch die gesundheitliche Vorteile entstehen wie zum Beispiel durch die Vermeidung offener Feuer in geschlossenen Räumen.

### Bilanzielles Geschäftsvolumen

Wird ermittelt aus den Positionen Vermietete Erzeugnisse sowie langfristige und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen der Segmentbilanz Finanzdienstleistungen.

### Bruttomarge

Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz zu den Umsatzerlösen.

## C

### Cashflow at Risk

Analog zu Value at Risk.

### Cash Flow Hedges

Werden zur Absicherung von zukünftigen Cashflows vor allem im Zusammenhang mit Wechselkursschwankungen geschlossen.

### CO<sub>2</sub>e/CO<sub>2</sub>-Äquivalente

CO<sub>2</sub>e stellen eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung unterschiedlicher Treibhausgase (THG) dar, wie zum Beispiel Methan oder Lachgas. Dies ist erforderlich, da die einzelnen Gase nicht gleichermaßen zum Treibhauseffekt beitragen. Dazu hat das Expertengremium der Vereinten Nationen (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) das „Globale Erwärmungspotenzial“ (Global Warming Potential, GWP) definiert. Dabei handelt es sich um einen Index, der die Erwärmungswirkung

im Vergleich zu CO<sub>2</sub> ausdrückt, sodass alle THG zusammengefasst werden. Beispielsweise hat Methan über einen Zeitraum von 100 Jahren eine 28-fach größere Wirkung als CO<sub>2</sub>, Lachgas sogar 265-fach.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Lieferkette inklusive der Transportlogistik sowie der vorgelagerten Kraftstoffbereitstellung (well-to-tank) werden in CO<sub>2</sub>e angegeben. Klimawirksame Gase im Rahmen von Scope 1 und 2 werden aus Wesentlichkeitsgründen vernachlässigt.

### CO<sub>2</sub>-Emissionen der BMW Group Standorte je produziertes Fahrzeug (Scope 1 und 2)

Die Kennzahl wird berechnet aus den direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen der BMW Group Standorte bezogen auf die Anzahl produzierter Automobile im Berichtsjahr. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen ergeben sich aus den Energieverbräuchen der BMW Group Werke sowie der nicht produzierenden Standorte. Es werden sowohl Strom aus regenerativen Eigenerzeugungsanlagen, Direktlieferverträge für Grünstrom als auch Herkunftsnachweise berücksichtigt. Zur Umrechnung werden Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des Verbands der Automobilindustrie (VDA) in der jeweils aktuellen, gültigen Version sowie vereinzelt lokale Emissionsfaktoren verwendet. Diese Kennzahl ist die Grundlage zur Messung des strategischen Ziels bis 2030 betreffend Scope 1 und 2. Die Einheit der Berichtsgröße ist t CO<sub>2</sub> je produziertes Fahrzeug.

### CO<sub>2</sub>-Emissionen der Entsorgung (Scope 3 downstream)

Die CO<sub>2</sub>e-Emissionen der Verwertung in Tonnen CO<sub>2</sub>e basieren auf TÜV-geprüften Ökobilanzen repräsentativer Fahrzeuge der produzierten Fahrzeugvarianten im Berichtsjahr nach ISO 14040/44, berechnet mit der anerkannten Datenbank „LCA for Experts“ (ehemals „GaBi“) der Firma Sphera (unter anderem Berücksichtigung der klimawirksamen Gase CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, SF<sub>6</sub>, NF<sub>3</sub>). Basis der Modellierung sind die Standardprozesse Trockenlegung und Demontage gemäß der Altfahrzeugverordnung sowie die Abtrennung von Metallen im Schredderprozess und der energetischen Verwertung der Schredderleichtfraktion (nichtmetallische Fraktionen).

### CO<sub>2</sub>e-Emissionen der Lieferkette inklusive Transportlogistik je produziertes Fahrzeug (Scope 3 upstream)

Es wurde eine BMW spezifische Methodik zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-äquivalenten Lieferketten- und Logistikemissionen entwickelt. Da lieferantenspezifische CO<sub>2</sub>e-Werte entlang der gesamten Lieferkette nicht verfügbar sind, wird ein Modell auf Basis von Industriedurchschnittswerten und, wo vorhanden, lieferantenspezifischen Daten verwendet. Dieses Vorgehen orientiert sich an Elementen der ISO 14040/44 beziehungsweise gängiger Praxis im Rahmen der Erstellung von Lebenszyklusanalysen (LCA), ist aber nicht direkt mit Methoden beziehungsweise Werten anderer Unternehmen vergleichbar. Aufgrund mangelnder Datenverfügbarkeit werden verschiedene Schätzungen, Annahmen und Durchschnittswerte bei der Ermittlung der Kennzahl herangezogen. Es wird angestrebt, durch fortschreitende Transparenz in den Lieferketten und Erweiterung der Modelldetailierung die Modellgüte zur Kennzahlberechnung in den kommenden Jahren unter Beibehaltung der Berechnungskonsistenz über die Jahre zu verbessern.

Der Indikator beschreibt die bei der Herstellung (GHG Protocol Scope 3 upstream Kategorie 1) und dem Transport der eingekauften Waren und Dienstleistungen für die Produktion (sogenannter Inbound) sowie der Fahrzeugdistribution von BMW Group Automobilen weltweit (sogenannter Outbound) (zusammen GHG Protocol Scope 3 upstream Kategorie 4) entstehende Menge an Treibhausgasemissionen (CO<sub>2</sub>e). Entgegen der Definition der Scopes des GHG Protocol sind folgende Umfänge nicht enthalten: Motorräder, Rennsportfahrzeuge, Aftersales-Produkte, einschließlich deren Transportlogistik sowie eingekaufte IT-Cloud-Dienste und Engineering- oder Entwicklungsdienstleistungen.

### Baselineberechnung der Lieferkettenemissionen

Die CO<sub>2</sub>e-Lieferkettenemissionen werden zunächst für eine repräsentative Auswahl an Fahrzeugen auf Basis ihrer Fahrzeugstücklisten ermittelt. Das Spektrum der im Betrachtungszeitraum gefertigten Fahrzeugklassen (von der Premiumkompaktklasse bis zur Luxusklasse) und der Antriebsvarianten (Otto, Diesel, PHEV, BEV) findet sich in dieser Auswahl wieder.

Für die repräsentativen Fahrzeuge werden die CO<sub>2</sub>e-Emissionen aller verbauter Komponenten auf Basis ihrer Werkstoffzusammensetzung und zugehöriger Verarbeitungsschritte berechnet. Hierbei werden jeweils bis zu rund 60.000 Einzelbeiträge bewertet. Der CO<sub>2</sub>e-Wert des jeweiligen Fahrzeugs ergibt sich durch Summation dieser Beiträge.

Für die überwiegende Anzahl der produzierten Fahrzeugvarianten, die nicht Teil der repräsentativen Fahrzeuge sind, liegt keine individuelle CO<sub>2</sub>e-Berechnung auf Stücklistenbasis vor. Um diese in das Gesamtergebnis einbeziehen zu können, ist ein modulares skalierendes Berechnungsverfahren entwickelt worden.

Die Stücklisten der repräsentativen Fahrzeuge werden nach funktionalen Kriterien in Abschnitte zerlegt (Module) und diese bezüglich ihrer CO<sub>2</sub>e-Emissionen in Summe bewertet. Bisher nicht bewertbare Fahrzeugderivate können nun auf Basis dieser Bausteine individuell zusammengesetzt werden, wobei die technischen Ausprägungen der Zielfahrzeuge (zum Beispiel Motorisierung, Allradantrieb, Karosserieformen) die Wahl der verwendeten Bausteine bestimmen. Nicht genau passende Bausteine werden aus vorhandenen Bausteinen skaliert. Die Skalierungsansätze basieren auf Erfahrungswerten aus ähnlichen Berechnungen sowie auf Einschätzungen von Experten, zum Beispiel für die Skalierung von im Detail berechneten Karosseriewerten von Limousinen auf Touring-Varianten gleicher Motorisierung.

Beispielsweise ist in der Baselineberechnung für 2023 ein 520i als Stücklistenfahrzeug vorhanden, jedoch kein 520i Touring. Um den Letzteren mit großer Güte abbilden zu können, werden die berechneten CO<sub>2</sub>e-Emissionen des Antriebsstrangs, der Räder, Sitze etc. unverändert übernommen, während die Karosseriewerte mit einem Skalierungsfaktor multipliziert in die Rechnung des Touring eingehen.

Bei der oben beschriebenen Methodik wird die anerkannte Datenbank „LCA for Experts“ (ehemals „GaBi“) der Firma Sphera für CO<sub>2</sub>e-Faktoren der Energien, Rohstoffe und Verarbeitungsprozesse herangezogen. Hierbei werden mit dem Berichtsjahr 2023 fortfolgend die jeweils aktuellen Datensätze verwendet. Rückwirkend von 2019 bis zum Erscheinen der aktuellen

Datensätze Ende Februar 2023 wird zur Berechnung der CO<sub>2</sub>e-Emissionen auf Datenstände aus 2019 zurückgegriffen.

Die CO<sub>2</sub>e-Emissionen von Lieferketten unterscheiden sich in den verschiedenen Weltregionen. Daher ordnen wir vereinfachend die Produktionsstandorte der Fahrzeuge einer der drei Regionen Europa, Asien und USA zu und berechnen die Emissionen für die gesamte Lieferkette der Fahrzeuge mit den Sphera-Datensätzen, die für diese Region gültig sind. Die besonders emissionsintensiven Bauteile, Batteriezellen und Katalysatorbeschichtung, werden auf Basis ihrer tatsächlichen Fertigungsregion, unabhängig vom Produktionsstandort des Fahrzeugs, berechnet.

Aufgrund der großen Bedeutung der Batteriezellherstellung für die Gesamt-CO<sub>2</sub>e-Emissionen der Fahrzeuge wird ein detailliertes Rechenmodell für die Bewertung von Zellen verwendet. Es berücksichtigt neben den tatsächlichen Montagestandorten der Batteriezellen, den Materialzusammensetzungen und den zugehörigen Fertigungsschritten, auch die Ausprägungen der Zellchemien in Anode und Kathode sowie die mit den lieferantenspezifischen Energieverbräuchen verbundenen Emissionen.

Mit diesem Vorgehen erhält jedes im Betrachtungszeitraum gebaute Fahrzeug seinen spezifischen CO<sub>2</sub>e-Wert der Lieferkettenemissionen. Der Gesamtflottenwert der CO<sub>2</sub>e-Lieferkettenemissionen bildet sich durch Aufsummieren dieser CO<sub>2</sub>e-Beiträge aller im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge.

#### Lieferkettenanteil des Berichtswertes

Die gegenüber der Baseline der BMW Group eingesparten CO<sub>2</sub>e-Emissionen ergeben sich aus den CO<sub>2</sub>e-reduzierenden Maßnahmen in der Lieferkette, die mit Lieferanten vertraglich vereinbart und im Berichtsjahr nachweislich umgesetzt wurden (zum Beispiel Strom aus erneuerbaren Quellen, Nutzung von Rezyklaten). Besonders hohe Reduzierungsbeiträge resultieren aus Vereinbarungen mit Lieferanten von Aluminium und Edelmetallen sowie von Hochvoltsspeicherzellen.

Zunächst wird auf Basis von Materialart und -menge der CO<sub>2</sub>e-Wert für die entsprechenden Bauteile und Materialien vor Maßnahmenwirkung mithilfe der Datenbank „LCA for Experts“

berechnet. Anschließend werden die CO<sub>2</sub>e-reduzierenden Maßnahmen zum Abzug gebracht. Die Berechnung des Effekts wird mithilfe von Industriedurchschnittswerten ebenfalls aus „LCA for Experts“ für Grünstrom beziehungsweise Sekundärrohstoffe durchgeführt.

Die Summe der CO<sub>2</sub>e-reduzierenden Maßnahmen aller Bauteile und Rohstoffe in den im Berichtsjahr produzierten Fahrzeugen, die auf diese Weise bewertet werden, wird vom Baselinewert abgezogen. Daraus ergibt sich der Anteil der Lieferketten-CO<sub>2</sub>e-Emissionen am Berichtswert der Gesamtkennzahl. Die beschriebene Berechnung der Lieferketten-CO<sub>2</sub>e-Emissionen stellt eine erhebliche Verfeinerung der bisherigen Methodik dar, die es unter anderem ermöglicht, vereinbarte CO<sub>2</sub>e-reduzierende Maßnahmen auf Einzelbauteil- und Rohstoffniveau zu berücksichtigen. Bis zum Jahr 2022 wurde jedem Fahrzeug der Flotte der CO<sub>2</sub>e-Lieferketten-Wert des Fahrzeuges aus einer kleinen Menge Fahrzeuge mit bereits vorliegenden, TÜV-validierten Ökobilanzen mit der größten Ähnlichkeit zugeordnet. Die Berichtskennzahl ergibt sich dann durch Addition der CO<sub>2</sub>e-Transportlogistikemissionen, deren Berechnung im nächsten Abschnitt beschrieben wird.

Die Überprüfung der Maßnahmen bei den betroffenen Lieferanten und deren Sublieferanten an den betroffenen Fertigungsstandorten wird über einen von BMW beauftragten externen Dienstleister durchgeführt. Hierbei wird gemäß einer definierten Methode sichergestellt, dass die vertraglich vereinbarten CO<sub>2</sub>e-reduzierenden Maßnahmen eindeutig und doppelungsfrei im Berichtsjahr umgesetzt wurden. Grenzen der Nachweisführung bestehen teilweise hinsichtlich der doppelungsfreien Zuordnung von Materialströmen bei Sekundärrohstoffen. Aufgrund fehlender regulatorischer Vorgaben besteht aktuell weder eine Verpflichtung zur Erfassung und Dokumentation von Materialströmen für Sekundärmaterialien über die Lieferkette hinweg (zum Beispiel auf Lieferscheinen) noch gibt es ein staatlich geführtes/reguliertes Register wie zum Beispiel im Falle von Grünstromzertifikaten, das eine eindeutige und doppelungsfreie Zuordnung von Sekundärmaterialien auf spezifische Kunden ermöglicht. Daher wird die Sekundärmaterialquote auf Grundlage von Systemauszügen aus den „Enterprise Resource Planning“-Systemen der jeweiligen Lieferanten sowie Angaben und

Nachweisen zur Sekundärmaterialbeschaffung über Massebilanzen verifiziert. Zusätzlich wird eine schriftliche Bestätigung zur eindeutigen Zuordnung der Sekundärmaterialien auf BMW Produkte bei den Lieferanten und n-Tiers (Konformitätserklärungen) eingeholt, um eine Doppelzählung gegenüber weiteren Kunden zu vermeiden.

#### Transportlogistikanteil des Berichtswertes

Die Kennzahl berücksichtigt Transportlogistikemissionen im Berichtsjahr. In einem ersten Schritt werden hierfür die Inbound- und Outbound-Transportströme basierend auf IT-gestützten Abrechnungs- und Bewegungsdaten zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Tonnen und der Transportleistung in Tonnenkilometer erfasst.

Im Inbound (Produktionsversorgung) werden sämtliche Transportströme einzelner Bauteilkomponenten für die Automobilproduktion (BMW, MINI, Rolls-Royce) vom Auslieferungsstandort des Tier-1-Lieferanten bis zum Wareneingang in die einzelnen Produktionswerke weltweit inklusive Partnerwerke und ohne Auftragsfertigungsstandorte berücksichtigt. Im Outbound (Fahrzeugdistribution) werden alle Transportströme der transportierten Neufahrzeuge von den Produktionsstandorten über Compounds und Ländervertriebsgesellschaften bis zu den einzelnen Händlern weltweit, bis auf Teilumfänge aus Partnerwerken, berücksichtigt.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden für den aus dem Bruttogewicht (Bauteilgewicht inklusive Verpackungs- und Versandmaterial) sowie aus dem spezifischen Fahrzeuggewicht, der zurückgelegten Distanz (in Kilometern), sowie dem jeweiligen CO<sub>2</sub>e-Emissionsfaktor, abhängig von der Technologie und dem Verkehrsträger (Straße, See, Bahn oder Luft), ermittelt. Die verwendeten CO<sub>2</sub>e-Emissionsfaktoren basieren auf aktuellen Richtlinien wie dem GLEC Framework V3.0 und der ISO 14083 sowie, wo verfügbar, auf lieferantenspezifischen Werten.

In einem zweiten Schritt wird aus den CO<sub>2</sub>e-bewerteten Transportströmen jedem produzierten Fahrzeug, abhängig von Werksstandort und Antriebsvariante, ein durchschnittlicher derivativespezifischer Inbound-CO<sub>2</sub>e-Wert sowie abhängig von der

Werks-Markt-Relation ein Outbound-CO<sub>2</sub>e-Wert zugeordnet. Fehlen in den erfassten Transportströmen (Schritt 1) Inbound- und/oder Outbound-CO<sub>2</sub>e-Werte für einzelne Derivate, werden diese auf Basis vorhandener Derivate mit ähnlichen Transportwegen ergänzt. Auf diese Weise wird jedem produzierten Fahrzeug abhängig von Produktionsstandort und Zielmarkt ein Inbound- und Outbound-CO<sub>2</sub>e-Faktor zugeordnet. Der Anteil der CO<sub>2</sub>e-Emissionen aus der Transportlogistik an der Kennzahl „Lieferketten- und Logistikemissionen“ ergibt sich durch Summation der Inbound- und Outbound-CO<sub>2</sub>e-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge. Dieses Vorgehen gilt für die Transportlogistik-CO<sub>2</sub>e-Beiträge im Basisjahr und für das Jahr 2022.

Die CO<sub>2</sub>e-Emissionen der Jahre 2019 bis 2021 wurden in vergangenen Konzernberichten mit unterschiedlichen CO<sub>2</sub>e-Emissionsfaktoren berechnet. Die erfassten, beziehungsweise CO<sub>2</sub>e-bewerteten Transportbewegungen, wurden zwischen 2019 und 2022 immer weiter ausgeweitet. Hierzu wurde im Jahr 2022 unter anderem ein neues IT-System zur erweiterten Erfassung der Transportströme und deren CO<sub>2</sub>e-Bewertung eingeführt. Konsistent zu Betrachtungsumfang und Quellen der Emissionsfaktoren ab 2022 erfolgt eine rückwirkende Berechnung der Transportlogistikemissionen für die Jahre 2019 bis 2021 analog 2022 ff. Hierbei werden die werks- bzw. zielmarktspezifischen Inbound- und Outbound-CO<sub>2</sub>e-Emissionen aus 2022 für die im jeweiligen Jahr produzierten Fahrzeuge verwendet. Im Jahr 2022 nicht mehr produzierte Fahrzeugvarianten der Jahre 2019 bis 2021 werden auf Basis vorhandener Derivate mit ähnlichen Transportwegen ergänzt.

#### **CO<sub>2</sub>-Emissionen Neuwagenflotte EU (Scope 3 downstream, tank-to-wheel)**

Zur Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen eines Herstellers (Nutzungsphase) wird der gewichtete Mittelwert der CO<sub>2</sub>-Emissionen über alle im Berichtszeitraum neu zugelassenen Fahrzeuge ermittelt. Zugrunde liegen das Volumen der Neuzulassungen eines Herstellers in der EU einschließlich Norwegen und Island im Kalenderjahr sowie die einzelfahrzeugspezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, die nach dem WLTP-Typprüfverfahren ermittelt werden. Der nach internen Berechnungen ermittelte CO<sub>2</sub>-Flottenwert der BMW Group beinhaltet die

gesetzlich zulässige Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung. Einheit der Berichtsgröße ist g CO<sub>2</sub> pro gefahrenem Kilometer.

#### **CO<sub>2</sub>-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inklusive Vorkettenemissionen (Scope 3 downstream, well-to-wheel)**

Diese Kennzahl zeigt den Fortschritt der BMW Group bei ihrem strategischen Ziel zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Nutzungsphase inklusive der Vorkettenemissionen (Bereitstellung der Antriebsenergie) um durchschnittlich mindestens 50% je gefahrenen Kilometer bis 2030 (Basisjahr 2019). Zur Berechnung der Kennzahl werden die volumengewichteten mittleren CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen der Kernmärkte EU (EU-27-Staaten inklusive Norwegen und Island zuzüglich UK) (Fahrzyklus: Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure; Basis: Zulassungszahlen), USA (Fahrzyklus: United States Combined; Basis: Produktionsvolumen) und China (Fahrzyklus: Worldwide Harmonized Test Cycle unter chinaspezifischen Testrandbedingungen; Basis: Import-, beziehungsweise lokale Produktionsvolumina) jeweils vor Abzug der gesetzlich zulässigen Anrechnungsfaktoren (zum Beispiel Supercredits und Öko-Innovationen) berücksichtigt und nach WLTP (europäischer Fahrzyklus) normiert. Die Kernmärkte decken hierbei einen Anteil von mehr als 80% des BMW Group Absatzes ab. Um mögliche Abweichungen zwischen Zykluswerten und Realemissionen zu berücksichtigen, wird nach Vorgabe der SBTi auf die ermittelten Werte ein Aufschlag von 10% vorgenommen. Bestandteil der Kennzahl sind auch die Vorkettenemissionen der Energieträger (fossile Kraftstoffe und Ladestrom) gemäß dem Well-to-wheel-Ansatz („von der Energiequelle bis zum Reifen“). Hierbei wird die gesamte Wirkungskette für die Fortbewegung von Fahrzeugen, das heißt von der Gewinnung und Bereitstellung der Energieträger bis zur Umwandlung in Antriebsenergie, berücksichtigt. Der Ansatz nimmt damit auch Umwelteinflüsse bei der Erzeugung der Energieträger in den Blick. Beispielsweise zieht die BMW Group für die Berechnung der Emissionen in der Stromvorkette (Bereitstellung der elektrischen Antriebsenergie) den Energiereport der International Energy Agency (IEA; Bezugsbasis: Vorjahr) als Grundlage heran, um die Emissionen des Strommixes in den jeweiligen Kernmärkten zu bewerten. Einheit der Berichtsgröße ist g CO<sub>2</sub> pro gefahrenem Kilometer.

### CO<sub>2</sub>-Emissionen Scope 1 bis Scope 3

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Unternehmens werden in unterschiedlichen Kategorien erfasst. Das Greenhouse Gas Protocol, eine Partnerschaft zwischen World Resources Institute (WRI) und World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), unterscheidet auf Basis der verschiedenen Emissionsquellen zwischen Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen. Während die direkten Emissionen (Scope 1) innerhalb des Unternehmens durch die Verbrennung fossiler Energieträger anfallen, bezieht sich Scope 2 auf die indirekten Emissionen, die durch den Strom- und Wärmeverbrauch extern erzeugter Energie entstehen. Weitere indirekte Emissionen (Scope 3) fallen in den vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen (upstream und downstream) an, wie zum Beispiel in der Lieferkette oder auch bei der Nutzung der Produkte und Dienstleistungen.

### Commercial Paper

Abgezinste Schuldverschreibungen mit kurzer Laufzeit (< 1 Jahr).

### Credit Default Swap (CDS)

Inhaber von Wertpapieren (in der Regel Anleihen) sichern sich durch Prämienzahlungen an den Verkäufer eines Credit Default Swap gegen das Ausfallrisiko des Anleihenemittenten ab. Ähnlich wie bei Kreditausfallversicherungen verpflichtet sich der Empfänger der Prämien bei einem Zahlungsausfall zur Entrichtung einer Ausgleichszahlung an den Käufer des CDS.

## E

### EBIT

Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern. Es setzt sich zusammen aus den Umsatzerlösen abzüglich der Umsatzkosten, Vertriebs- und Verwaltungskosten und des Saldos aus den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen.

### EBIT-Marge

Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse.

### EBT

EBIT zuzüglich Finanzergebnis.

### Eigenkapitalquote

Verhältnis des Eigenkapitals zur Bilanzsumme.

### Elektrifizierte Fahrzeuge

Die BMW Group bezeichnet damit vollelektrische (Battery Electric Vehicle, BEV) und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (Plug-in-Hybrid Electric Vehicle, PHEV), die geladen und auch rein elektrisch gefahren werden können.

### Ergebnis je Aktie (Earnings per Share/EPS)

Das Ergebnis je Aktie ergibt sich, indem für Stamm- und Vorzugsaktien der auf die jeweilige Aktiegattung entfallende Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG auf die durchschnittliche Anzahl der jeweiligen Aktien bezogen wird. Beim Ergebnis je Vorzugsaktie werden nur die für das jeweilige Geschäftsjahr dividendenberechtigten Vorzugsaktien berücksichtigt.

### EU-Taxonomie – Betriebsausgaben (OpEx)

Die Kennzahl Betriebsausgaben im Rahmen der EU-Taxonomie umfasst ausschließlich nicht aktivierte Entwicklungskosten, Instandhaltungs- und Sanierungskosten von Gebäuden, Reparaturen an Sachanlagen sowie relevante IT-Kosten-Umfänge im Segment Finanzdienstleistungen, nicht aktivierte Leasingaufwendungen aus kurzfristigen Verträgen, aus Leasingverträgen mit geringfügigen Vermögenswerten und aus Leasingverträgen mit rein variabler Vergütung. Es handelt sich hierbei um eine taxonomiespezifische Kennzahl, die nicht in der finanziellen Berichterstattung der BMW Group angewendet wird.

### EU-Taxonomie – Investitionsausgaben (CapEx)

Basis für die Berechnung der Investitionsausgaben sind IAS 16.73(e)(i) und (iii) für Sachanlagen, IAS 38.118(e)(i) für immaterielle Vermögenswerte sowie IFRS 16.53(h) für Leasingverhältnisse. Der Definition der Kennzahl Investitionsausgaben aus dem Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 folgend und unter Berücksichtigung der Anpassungen durch die Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486, umfasst die Kennzahl Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten, insbesondere aktivierte Entwicklungskosten, Zugänge zu den Sachanlagen, den Nutzungsrechten nach IFRS 16 sowie zu den vermieteten Erzeugnissen. Investitionsausgaben im Zusammenhang mit

dem Teileverkauf an externe Dritte oder Teilleistungen an Kooperationspartner bleiben unberücksichtigt.

### EU-Taxonomie – Umsatzerlöse

Die Basis für die Ermittlung der Umsatzerlöse ist Artikel 2 Nummer 5 der Richtlinie 2013/34/EU. Der Umsatz umfasst die gemäß IAS 1.82(a) ausgewiesenen Erlöse und Erträge. Umsatzerlöse aus dem Teile- und Komponentenverkauf, zum Beispiel Aftersales-Geschäft ohne die Erbringung von Reparaturdienstleistungen oder die Lieferung von Komponenten für die Produktion an Drittparteien, aus Versicherungsprämien und Zinserträgen aus dem Einlagen- und Kreditgeschäft wurden nicht berücksichtigt, da diese Wirtschaftstätigkeiten als nicht taxonomiefähig eingestuft wurden.

## F

### Fair Value Hedges

Werden zur Absicherung von Schwankungen der Fair Values von Bilanzposten geschlossen.

### Forschungs- und Entwicklungsleistungen

Bestehen aus Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie aus Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten ohne deren planmäßige Abschreibungen.

### Forschungs- und Entwicklungsquote

Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen.

### Forschungs- und Entwicklungsstandorte

An den internationalen Forschungs- und Entwicklungsstandorten sind die Ingenieur-, IT- und Prozesskompetenzen gebündelt, die zur (Vor-)Entwicklung von Hard- und Software für alle Produkte und Services der BMW Group notwendig sind.

### Free Cashflow (Segment Automobile)

Der Free Cashflow ergibt sich aus den Zahlungsströmen der betrieblichen Tätigkeit und der Investitionstätigkeit. Die im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von Wertpapieren und Investmentanteilen werden nicht berücksichtigt. Zahlungsströme aus der

Anteilsveränderung und aus Ausschüttungen von at Equity bewerteten Finanzinvestitionen sind im Cashflow aus der Investitionsstätigkeit enthalten.

### **Führungsfunktion**

Führungsfunktionen sind definiert als besetzte Funktionen der Funktionsebenen I–IV unterhalb der Vorstandsebene.

## **G**

### **Geschäfts- oder Firmenwert**

Ein erworbener Geschäfts- oder Firmenwert stellt einen immateriellen Vermögenswert dar. Er entspricht der Differenz zwischen Kaufpreis und zum Fair Value bewerteten Nettovermögen des erworbenen Geschäftsbetriebs.

## **I**

### **Investitionen in Aus- und Weiterbildung**

Die Investitionen für die Ausbildung umfassen alle Kosten, die im Berichtsjahr für die Berufsausbildung innerhalb der konsolidierten Tochtergesellschaften der BMW Group anfallen, einschließlich der Personalkosten für Ausbilder und Auszubildende sowie sonstiger Kosten und Investitionen im Zusammenhang mit der Berufsausbildung. Die Investitionen für die Weiterbildung werden für alle konsolidierten Tochtergesellschaften der BMW Group ermittelt. Dazu gehören Vorbereitungs- und Umsetzungskosten, Opportunitätskosten und Investitionen, die für eine solche Weiterbildung getätigt werden. Die Kosten umfassen auch kalkulatorische Abschreibungen, die auf der Grundlage von Bestandslisten gemessen werden.

### **Investitionsquote (ohne aktivierte Entwicklungskosten)**

Investitionen in Sachanlagen und übrige immaterielle Vermögenswerte, ohne aktivierte Entwicklungskosten, bezogen auf die Umsatzerlöse.

### **Investitionsquote (ohne Nutzungsrechte und aktivierte Entwicklungskosten)**

Investitionen in Sachanlagen, ohne Nutzungsrechte gemäß IFRS 16, und übrige immaterielle Vermögenswerte, ohne aktivierte Entwicklungskosten, bezogen auf die Umsatzerlöse.

## **K**

### **Konsolidierung**

Aus den Einzelabschlüssen aller zum Konsolidierungskreis gehörenden Tochterunternehmen wird ein Konzernabschluss erstellt, der die Finanz-, Ertrags- und Vermögenslage derart abbildet, als handele es sich um einen einzelnen Betrieb.

## **L**

### **Langzeitkranke**

Anzahl der Personen mit aktivem Vertrag, die aufgrund von Krankheit länger abwesend sind gemäß Länderdefinition (in Deutschland Abwesenheit von mehr als 42 Kalendertagen mit derselben Krankheit).

### **Liquidität**

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie Wertpapiere und Investmentanteile.

## **M**

### **Mitarbeitende BMW Group**

Seit 2020 umfasst die Definition „Mitarbeitende BMW Group“ die Anzahl aller Personen mit aktiven befristeten oder unbefristeten Verträgen (am 31.12. des Jahres) der BMW Group (umfasst alle konsolidierten und nicht konsolidierten Gesellschaften, an denen die BMW Group mehr als 50% der Anteile hält), ohne Auszubildende, Praktikanten, Aushilfen (Werkstudenten), Zeitarbeitskräfte, ruhende/inaktive Arbeitsverträge wie Mutterschutz, Sabbatical, Elternzeit, Langzeiterkrankung gemäß Länderdefinition, ATZ Freizeitphase, Auslandsbegleitung.

Bis 2019 waren zusätzlich Aushilfen, Doktoranden, Praktikanten, Auszubildende, Langzeitkranke und Beschäftigte im Sabbatical enthalten.

### **Mitarbeiter in der Freizeitphase des Altersteilzeitmodells**

Anzahl der Personen mit befristeten oder unbefristeten Verträgen, die die Möglichkeit des altersbedingten Ausscheidens über die betriebliche Altersteilzeit nutzen und sich in der inaktiven Phase des Modells befinden (zweiter Teil nach der aktiven Phase des Modells).

### **Mutterschutz, Elternzeit**

Anzahl der Personen mit aktiven Verträgen mit Abwesenheit aufgrund gesetzlicher Vorgaben vor und nach der Geburt (Mutterschutz) und aufgrund von Abwesenheiten im Rahmen gesetzlicher Möglichkeiten aufgrund einer Elternschaft gemäß Länderdefinition (Elternzeit).

## **N**

### **Netto-Null (Net Zero)**

Reduzierung der Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen (in Anlehnung an die wissenschaftsbasierten Grundsätze [SBTi]) auf ein Restniveau, das dem Erreichen der Netto-Null-Emissionen auf globaler oder sektoraler Ebene in anerkannten 1,5°C-Szenarien oder sektoralen Pfaden entspricht (entspricht maximal 10% der Emissionen des gewählten Basisjahres) sowie die Neutralisierung aller Restemissionen zum Netto-Null-Zieldatum und danach.

## **P**

### **Praktikanten**

Anzahl aller Personen, die während ihres Studiums einen freiwilligen oder verpflichtenden Praxiseinsatz in einer Gesellschaft der BMW Group (umfasst alle konsolidierten und nicht konsolidierten Gesellschaften, an denen die BMW Group mehr als 50% der Anteile hält) absolvieren.

## Prognose

Sofern keine konkreten Bandbreiten genannt werden, legt die BMW Group bei der Prognose ihrer bedeutsamsten Leistungsindikatoren folgende Terminologien und Bandbreiten zugrunde:

Vorjahresniveau	[-0,9%/+0,9%]
Leichter Anstieg	[+1,0%/+4,9%]
Leichter Rückgang	[-1,0%/-4,9%]
Solider Anstieg	[+5,0%/+9,9%]
Moderater Rückgang	[-5,0%/-9,9%]
Deutlicher Anstieg	≥+10,0%
Deutlicher Rückgang	≤-10,0%

## R

### Return on Capital Employed (RoCE)

Der RoCE in den Segmenten Automobile und Motorräder berechnet sich aus dem jeweiligen Segmentergebnis vor Finanzergebnis und dem durchschnittlichen eingesetzten operativen Kapital – zum Ende der letzten fünf Quartale – im jeweiligen Segment. Das eingesetzte Kapital entspricht der Summe aus immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Net Working Capital. Das Net Working Capital beinhaltet die Bilanzpositionen Vorräte und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Bis zum Geschäftsjahr 2021 entsprach das eingesetzte Kapital der Summe aller kurz- und langfristigen operativen Vermögenswerte, bereinigt um das Abzugskapital. Beim Abzugskapital handelte es sich um die Kapitalanteile, die dem operativen Geschäft weitestgehend zinslos zur Verfügung stehen.

### Return on Equity (RoE)/Eigenkapitalrendite

Die Eigenkapitalrendite (RoE) im Segment Finanzdienstleistungen berechnet sich aus dem Segmentergebnis vor Steuern bezogen auf das durchschnittlich – zum Ende der letzten fünf

Quartale – im Segment gebundene Eigenkapital aus der Segmentbilanz.

## S

### Sabbatical

Anzahl der Personen mit aktiven Verträgen, die aufgrund der Möglichkeit einer mitarbeiterfinanzierten Freistellung („Sabbatical“) mindestens einen Monat und maximal sechs Monate abwesend sind.

### Steuerquote

Verhältnis der Ertragsteuern zum Konzernergebnis vor Steuern.

## T

### Teilzeit, Vollzeit

Anzahl aller Mitarbeitenden (siehe Definition „Mitarbeitende“), gesplittet nach Mitarbeitenden mit einer vertraglich festgelegten wöchentlichen Arbeitszeit, die der gesetzlich, tariflich oder betrieblich vorgegebenen entspricht (Vollzeit), und Mitarbeitenden mit einer vertraglich festgelegten Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit, die die Vollzeitstunden unterschreitet (Teilzeit).

## U

### Umsatzrendite nach Steuern

Verhältnis des Konzernüberschusses zu den Konzernumsatzerlösen.

### Umsatzrendite vor Steuern

Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen.

## V

### Value at Risk

Risikomaß, das den maximalen Verlust zum Ende einer festgelegten Laufzeit und unter Angabe einer bestimmten Wahrscheinlichkeit quantifiziert.

## W

### Well-to-wheel

Die Betrachtungsmethode Well-to-wheel („von der Energiequelle bis zum Reifen“) berücksichtigt die gesamte Wirkungskette für die Fortbewegung von Fahrzeugen. Dies reicht von der Gewinnung und Bereitstellung der Antriebsenergie bis zur Umwandlung in Energie. Der Ansatz nimmt damit auch Umwelteinflüsse bei der Erzeugung der Energieträger in den Blick. Beispielsweise zieht die BMW Group für die Berechnung der Emissionen von elektrifizierten Fahrzeugen (Bereitstellung der elektrischen Energie) den jeweils aktuellen Energiereport der International Energy Agency (IEA; Bezugsbasis: Vorjahr) als Grundlage heran. Somit kann dieser Ansatz noch in die zwei folgenden Bestandteile aufgeteilt werden:

Die Betrachtungsmethode Well-to-tank („von der Energiequelle bis zum Kraftstofftank/zur Ladesäule“) berücksichtigt die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Lieferkette sowie der vorgelagerten Kraftstoffbereitstellung ab der Ölquelle, beziehungsweise der Stromerzeugung. Somit betrachtet dieser Ansatz die Wirkungskette, die bis zur Energiebereitstellung am Fahrzeug entsteht, ohne das Fahrzeug selbst miteinzubeziehen.

Die Betrachtungsmethode Tank-to-wheel („vom Kraftstofftank/von der Ladesäule bis zum Rad“) berücksichtigt wiederum die Wirkungskette von aufgenommener Energie (Kraftstoff, elektrische Energie) bis zur Umwandlung in kinetische Energie bei Kraftfahrzeugen. Somit betrachtet dieser Ansatz die Wirkungskette, die während der Nutzung des Fahrzeugs entsteht.

## Z

### Zeitarbeitskraft (ZAK)

Personen, die auf Basis einer Arbeitnehmerüberlassung bei der BMW Group (umfasst alle konsolidierten und nicht konsolidierten Gesellschaften, an denen die BMW Group mehr als 50% der Anteile hält) eingesetzt sind.



# FINANZKALENDER

## 2024

---

**21. März 2024**

BMW Group Jahreskonferenz

---

**8. Mai 2024**

Quartalsmitteilung zum 31. März 2024

---

**15. Mai 2024**

Hauptversammlung

---

**1. August 2024**

Halbjahresbericht zum 30. Juni 2024

---

**6. November 2024**

Quartalsmitteilung zum 30. September 2024

---

## 2025

---

**20. März 2025**

BMW Group Bericht 2024

---

**20. März 2025**

BMW Group Jahreskonferenz

---

**7. Mai 2025**

Quartalsmitteilung zum 31. März 2025

---

**14. Mai 2025**

Hauptversammlung

---

**31. Juli 2025**

Halbjahresbericht zum 30. Juni 2025

---

**5. November 2025**

Quartalsmitteilung zum 30. September 2025

---

# KONTAKT

## WIRTSCHAFTSPRESSE

---

Telefon + 49 89 382-2 45 44  
+ 49 89 382-2 41 18

Telefax + 49 89 382-2 44 18

E-Mail [presse@bmwgroup.com](mailto:presse@bmwgroup.com)

---

## INVESTOR RELATIONS

---

Telefon + 49 89 382-2 53 87

Telefax + 49 89 382-1 46 61

E-Mail [ir@bmwgroup.com](mailto:ir@bmwgroup.com)

---

## DIE BMW GROUP IM INTERNET

---

Weitere Informationen über die BMW Group erhalten Sie im Internet unter der Adresse:

➤ [www.bmwgroup.com](http://www.bmwgroup.com)

Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse direkt erreichen:

➤ [www.bmwgroup.com/ir](http://www.bmwgroup.com/ir)

Informationen zu den Marken der BMW Group finden Sie unter:

➤ [www.bmw.com](http://www.bmw.com)

➤ [www.mini.com](http://www.mini.com)

➤ [www.rolls-roycemotorcars.com](http://www.rolls-roycemotorcars.com)

➤ [www.bmw-motorrad.com](http://www.bmw-motorrad.com)

---

## HERAUSGEBER

---

Bayerische Motoren Werke  
Aktiengesellschaft  
80788 München  
Telefon + 49 89 382-0

---



[WWW.BMWGROUP.COM](http://WWW.BMWGROUP.COM)