

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 CO₂-Minderung in der eigenen Wertschöpfungskette nachdrücklich empfohlen. Die BMW Group hält sich an diese Minderungshierarchie, indem sie die direkten und indirekten CO₂-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 CO₂-Minderungsziele der BMW Group angerechnet werden.

* Teil des zusammengefassten Lageberichts.

BVCM erfolgt zum Beispiel über den Einkauf von Zertifikaten auf dem freiwilligen CO₂-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.

CO₂e/CO₂-Äquivalente

CO₂e 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 CO₂ ausdrückt, sodass alle THG zusammengefasst werden. Beispielsweise hat Methan über einen Zeitraum von 100 Jahren eine 28-fach größere Wirkung als CO₂, Lachgas sogar 265-fach.

Die CO₂-Emissionen der Lieferkette inklusive der Transportlogistik sowie der vorgelagerten Kraftstoffbereitstellung (well-to-tank) werden in CO₂e angegeben. Klimawirksame Gase im Rahmen von Scope 1 und 2 werden aus Wesentlichkeitsgründen vernachlässigt.

CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte je produziertes Fahrzeug (Scope 1 und 2)

Die Kennzahl wird berechnet aus den direkten und indirekten CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte bezogen auf die Anzahl produzierter Automobile im Berichtsjahr. Die CO₂-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 CO₂ je produziertes Fahrzeug.

CO₂-Emissionen der Entsorgung (Scope 3 downstream)

Die CO₂e-Emissionen der Verwertung in Tonnen CO₂e 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 CO₂, CH₄, N₂O, SF₆, NF₃). 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).

CO₂e-Emissionen der Lieferkette inklusive Transportlogistik je produziertes Fahrzeug (Scope 3 upstream)

Es wurde eine BMW spezifische Methodik zur Ermittlung der CO₂-äquivalenten Lieferketten- und Logistikemissionen entwickelt. Da lieferantenspezifische CO₂e-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 Modelldetaillierung 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 (CO₂e). 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 CO₂e-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 CO₂e-Emissionen aller verbauter Komponenten auf Basis ihrer Werkstoffzusammensetzung und zugehöriger Verarbeitungsschritte berechnet. Hierbei werden jeweils bis zu rund 60.000 Einzelbeiträge bewertet. Der CO₂e-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 CO₂e-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 CO₂e-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 CO₂e-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 CO₂e-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 CO₂e-Emissionen auf Datenstände aus 2019 zurückgegriffen.

Die CO₂e-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-CO₂e-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 CO₂e-Wert der Lieferkettenemissionen. Der Gesamtflottenwert der CO₂e-Lieferkettenemissionen bildet sich durch Aufsummieren dieser CO₂e-Beiträge aller im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge.

Lieferkettenanteil des Berichtswertes

Die gegenüber der Baseline der BMW Group eingesparten CO₂e-Emissionen ergeben sich aus den CO₂e-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 CO₂e-Wert für die entsprechenden Bauteile und Materialien vor Maßnahmenwirkung mithilfe der Datenbank „LCA for Experts“

berechnet. Anschließend werden die CO₂e-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 CO₂e-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-CO₂e-Emissionen am Berichtswert der Gesamtkennzahl. Die beschriebene Berechnung der Lieferketten-CO₂e-Emissionen stellt eine erhebliche Verfeinerung der bisherigen Methodik dar, die es unter anderem ermöglicht, vereinbarte CO₂e-reduzierende Maßnahmen auf Einzelbauteil- und Rohstoffniveau zu berücksichtigen. Bis zum Jahr 2022 wurde jedem Fahrzeug der Flotte der CO₂e-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 CO₂e-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 CO₂e-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂e-Emissionsfaktor, abhängig von der Technologie und dem Verkehrsträger (Straße, See, Bahn oder Luft), ermittelt. Die verwendeten CO₂e-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 CO₂e-bewerteten Transportströmen jedem produzierten Fahrzeug, abhängig von Werksstandort und Antriebsvariante, ein durchschnittlicher derivativespezifischer Inbound-CO₂e-Wert sowie abhängig von der

Werks-Markt-Relation ein Outbound-CO₂e-Wert zugeordnet. Fehlen in den erfassten Transportströmen (Schritt 1) Inbound- und/oder Outbound-CO₂e-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-CO₂e-Faktor zugeordnet. Der Anteil der CO₂e-Emissionen aus der Transportlogistik an der Kennzahl „Lieferketten- und Logistikemissionen“ ergibt sich durch Summation der Inbound- und Outbound-CO₂e-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge. Dieses Vorgehen gilt für die Transportlogistik-CO₂e-Beiträge im Basisjahr und für das Jahr 2022.

Die CO₂e-Emissionen der Jahre 2019 bis 2021 wurden in vergangenen Konzernberichten mit unterschiedlichen CO₂e-Emissionsfaktoren berechnet. Die erfassten, beziehungsweise CO₂e-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 CO₂e-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-CO₂e-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.

CO₂-Emissionen Neuwagenflotte EU (Scope 3 downstream, tank-to-wheel)

Zur Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen eines Herstellers (Nutzungsphase) wird der gewichtete Mittelwert der CO₂-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 CO₂-Emissionen, die nach dem WLTP-Typprüfverfahren ermittelt werden. Der nach internen Berechnungen ermittelte CO₂-Flottenwert der BMW Group beinhaltet die

gesetzlich zulässige Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung. Einheit der Berichtsgröße ist g CO₂ pro gefahrenem Kilometer.

CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂ pro gefahrenem Kilometer.

CO₂-Emissionen Scope 1 bis Scope 3

Die CO₂-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 Teilleieferungen 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 After-sales-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 Investitionstätigkeit 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 CO₂-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.