

Presse-Information
12. März 2026

- Es gilt das gesprochene Wort -

Rede**Walter Mertl****Mitglied des Vorstands der BMW AG, Finanzen****Jahreskonferenz 2026****BMW Welt in München, 12. März 2026, 08:00 Uhr**

Guten Morgen, meine Damen und Herren,

die BMW Group hat im Jahr 2025 ihr Geschäftsmodell voll ausgeschöpft, um in einem herausfordernden Umfeld solide Ergebnisse zu erzielen.

Das Jahr war stark belastet von Zöllen, Währungsentwicklungen – insbesondere in der zweiten Jahreshälfte – und der angespannten Marktsituation in China.

Angeichts dieser Herausforderungen:

- haben wir unsere Strategie konsequent umgesetzt und die Vorteile unserer flexiblen globalen Strukturen genutzt;
- haben den Absatz über die Regionen und Marken hinweg ausbalanciert;
- haben wir unsere F&E-Leistungen und Investitionen dank frühzeitiger Investitionen in die NEUE KLASSE reduziert und
- haben wir weitere Kostensenkungen im gesamten Unternehmen vorangetrieben.

SLIDE: OVERVIEW OF PERFORMANCE FY 2025

Company
Bayerische
Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Postal address
BMW AG
80788 Munich

Telephone
+49 89-382-24118

Internet
www.bmwgroup.com

Damit konnten wir im operativen Geschäft unsere Ziele für wesentliche KPIs erreichen:

- eine stabile EBT-Marge im Konzern von 7,7 % – wie im Jahr 2024 – bei einem Konzernergebnis von mehr als 10 Mrd. Euro;
- ein Volumenwachstum auf 2,46 Millionen Fahrzeuge aller Konzernmarken;

- die Fortsetzung unseres Elektrifizierungspfads mit einem Anstieg des BEV-Anteils auf fast 18 % und des xEV-Anteils auf über 26 % des Gesamtabsatzes;
- einen Anteil elektrifizierter Fahrzeuge in Europa von über 40 %;
- einen CO₂-Flottenemissionswert in der Europäischen Union von 90,0 Gramm pro Kilometer – 2,9 Gramm unter dem geltenden Zielwert;
- eine EBIT-Marge im Segment Automobile innerhalb unseres Zielkorridors;
- über 3 Milliarden Euro Free Cashflow;
- und eine solide Kapitalrendite.

Wie ich auf der Jahreskonferenz vor einem Jahr versprochen habe, haben wir alle Kostenaspekte – Forschung und Entwicklung (F&E), Vertrieb und Verwaltung sowie Herstell- und Materialkosten – in Angriff genommen, um in jedem einzelnen Quartal eine Senkung gegenüber dem Vorjahr zu erreichen. Dies führte im Gesamtjahr zu einem positiven Effekt im EBIT des Segments Automobile in Höhe von etwa 2,5 Milliarden Euro.

Durch unser umsichtiges Management konnten wir einen großen Teil der Herausforderungen, mit denen wir konfrontiert waren, kompensieren. Ohne die Zollbelastung von rund 1,5 Prozentpunkten EBIT-Marge im Gesamtjahr hätten sowohl unser Konzernergebnis als auch unser EBIT im Segment Automobile über dem Vorjahr gelegen.

Lassen Sie mich Ihnen nun unsere Finanzzahlen im Detail erläutern.

SLIDE: GROUP FIGURES

Für das Gesamtjahr belief sich der Konzernumsatz auf 133 Milliarden Euro. Das Konzernergebnis vor Steuern betrug, wie im 3. Quartal erwartet, mehr als 10 Milliarden Euro. Dies entspricht einem Rückgang gegenüber 2024 im einstelligen Prozentbereich (6,7 %). Die

daraus resultierende EBT-Marge im Konzern blieb mit 7,7 % im Jahresvergleich stabil. Das Ergebnis je Aktie ist im Vergleich zum Vorjahr sogar leicht gestiegen.

SLIDE: SEGMENT PERFORMANCE

Betrachten wir die Performance der einzelnen Segmente:

Das **Segment Automobile** erzielte ein EBIT von 6,3 Milliarden Euro und eine EBIT-Marge von 5,3 %.

Das EBIT im **Segment Motorräder** erreichte 178 Millionen Euro, bei einer Marge von 5,7 %.

Das **Segment Finanzdienstleistungen** erzielte ein Ergebnis vor Steuern von 2,4 Milliarden Euro und eine Eigenkapitalrendite (Return on Equity) von 14,3 %.

Alle drei operativen Segmente lagen damit innerhalb ihrer jeweiligen Zielkorridore.

Die **Sonstigen Gesellschaften** verbesserten ihr EBT auf knapp über 1 Milliarde Euro. Der positive Trend nach neun Monaten setzte sich im vierten Quartal fort.

Die **Eliminierungen** erzielten ein EBT von 629 Millionen Euro. Dies spiegelt die positive Entwicklung im 4. Quartal wider, wie erwartet.

Schauen wir uns an, wie das **Segment Automobile** bei den wichtigsten Kennzahlen abgeschnitten hat:

SLIDE: BMW GROUP SALES GLOBALLY AND BY REGION

Im Laufe des Jahres 2025 lieferte die BMW Group weltweit über 2,46 Millionen **Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce** an Kunden aus. Das entspricht einem Anstieg von 0,5 % gegenüber 2024.

Beim Blick auf die Regionen sehen wir, dass unser globales Modell zum Tragen kommt. Wir steuern die Geschäfte effektiv über alle geographischen Regionen hinweg. Wie Oliver Zipse bereits hervorgehoben hat, hat der Absatz in Europa und in den USA die jeweilige Marktentwicklung übertroffen, was zu einem höheren Marktanteil führte und die Entwicklung in China überkompensierte.

In China haben wir über das gesamte Jahr hinweg einen stabilen monatlichen Absatz von rund 50.000 Fahrzeugen für die Marke BMW erreicht – trotz der angespannten Marktsituation. Im Laufe des Jahres haben wir Maßnahmen zur Konsolidierung der Händlerstrukturen und zur Preisgestaltung ergriffen, die diese Stabilität im Markt untermauern werden.

Ohne Berücksichtigung des chinesischen Marktes stieg der weltweite Konzernabsatz im Jahr 2025 um 5,9 %.

SLIDE: BMW ELECTRIFIED AND BEV SALES GLOBALLY AND BY REGION

Elektrifizierte Fahrzeuge sind eine tragende Säule unserer Strategie und ein wichtiger Wachstumstreiber – dank unseres wachsenden Portfolios an attraktiven Produkten.

Oliver Zipse hat Ihnen die Zahlen bereits im Detail vorgestellt. Aber die Highlights waren:

- insgesamt 642.000 ausgelieferte elektrifizierte Fahrzeuge im Jahr 2025;

- das entspricht einem soliden Wachstum von 8,2 % und einem xEV-Anteil von über 26 %
- und 442.000 ausgelieferte vollelektrische Fahrzeuge, was einem Anteil von rund 18 % entspricht.

SLIDE: AUTOMOTIVE SEGMENT REVENUES

Die **Umsatzerlöse im Automobilsegment** beliefen sich auf rund 118 Milliarden Euro und lagen damit 5,9 % unter 2024. Etwa die Hälfte dieses Rückgangs ist auf negative Währungseffekte zurückzuführen. Der restliche Rückgang resultiert hauptsächlich aus dem globalen Preisdruck.

SLIDE: AUTOMOTIVE EBIT BRIDGE

Schauen wir uns das **Ergebnis des Segments Automobile** im Vergleich zum Vorjahr im Detail an, beginnend mit dem Vorjahresergebnis.

Der **Saldo aus Währungs- und Rohstoffpositionen** führte zu einer Belastung von 600 Millionen Euro. Die negativen Währungseffekte überwogen die leicht positiven Effekte bei den Rohstoffen, insbesondere in der zweiten Jahreshälfte. Es wird erwartet, dass sich die ungünstige Entwicklung der Währungen in der ersten Hälfte des laufenden Jahres fortsetzt, vor allem im ersten Quartal.

Im Vergleich zu 2024 belastete der **Saldo aus Volumen, Modellmix und Pricing** das EBIT im Segment Automobile mit insgesamt 1,8 Milliarden Euro. Der Mix-Effekt war insgesamt positiv, vor allem dank eines starken Anteils des mittleren Segments, einschließlich des Wachstums der 5er Reihe, und einer Rekordperformance von BMW M. Für das Gesamtjahr resultierte aus dem Pricing eine signifikante Belastung von 2 Milliarden Euro.

Im Einklang mit unserer Planung haben wir die operativen Kosten im Jahr 2025 weiter gesenkt. Wie geplant, haben wir die **F&E-Kosten** nach dem Höchststand im Jahr 2024 um fast 800 Millionen Euro im gegenüber Vorjahr gesenkt. Die Einsparungen bei den **Vertriebs- und Verwaltungskosten** beliefen sich auf 900 Millionen Euro und setzten damit den Trend der ersten neun Monate fort.

Die Position „**Other Cost Changes**“ belastete das Ergebnis im Vorjahresvergleich um 800 Millionen Euro. Diese Entwicklung resultiert aus mehreren Bereichen:

Zum einen wirkten sich die Zölle mit etwa 1,5 Prozentpunkten negativ auf die EBIT-Marge im Segment Automobile aus. Zum anderen belastete eine schwächere Entwicklung der Restwerte das Ergebnis. Die Erträge aus der Wiedervermarktung blieben zwar positiv, aber niedriger als im Vorjahr.

Andererseits waren die Gewährleistungsaufwendungen, wie bereits im 3. Quartal dargestellt, deutlich niedriger als im Vorjahr. Ein zusätzlicher positiver Effekt ergab sich aus der Reduzierung der Herstell- und Materialkosten im hohen dreistelligen Millionenbereich.

Insgesamt haben wir durch unsere aktive Steuerung von F&E-Kosten, Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie Herstell- und Materialkosten die Kosten im Gesamtjahr um 2,5 Milliarden Euro gesenkt. Dadurch konnten wir alle Belastungsfaktoren bis auf einen Teil der Zollbelastung von etwa 1,5 Prozentpunkten ausgleichen, was zu einem Netto-Rückgang des EBIT um 1 Prozentpunkt im Vergleich zum Vorjahr führte.

Insgesamt erreichte das **Segmentergebnis** im Jahr 2025 6,3 Milliarden Euro.

Die ausgewiesene **EBIT-Marge im Segment Automobile** lag bei 5,3 %. Ohne die Abschreibungen in Höhe von 1,3 Milliarden Euro, die aus der

PPA von BMW Brilliance Automotive resultieren, erreichte die EBIT-Marge im Gesamtjahr 6,4 %. Und darin ist die Belastung aus Zöllen von rund 1,5 Prozentpunkten enthalten.

Wie Sie wissen, liegt unser Fokus konsequent auf unseren berichteten Zahlen. Aufgrund unterschiedlicher Ansätze in der Branche sorgt die Berücksichtigung von PPA und Zollbelastung jedoch für eine bessere Vergleichbarkeit der operativen Performance.

SLIDE: R&D EXPENDITURE

Schauen wir im Detail auf die **F&E-Leistungen** und **Investitionen**: Wir haben frühzeitig in die Umsetzung unserer Strategie investiert. Das sehen wir, wenn wir die Entwicklung von F&E-Leistungen und Investitionen im Jahr 2025 betrachten.

Die **Forschung und Entwicklungsleistungen im Konzern** nach HGB betrugen im Berichtsjahr 8,3 Milliarden Euro. Das ist ein Rückgang von fast 800 Millionen Euro oder 8 % gegenüber dem Höchstwert von 9,1 Milliarden Euro im Jahr 2024. Dies entspricht einer F&E-Quote von 6,2 %. Angesichts der geringeren Umsatzerlöse ist die Quote im Vergleich zum Vorjahr nur leicht gesunken.

SLIDE: GROUP CAPITAL EXPENDITURE

Die **Investitionen** auf Konzernebene beliefen sich auf insgesamt 7,2 Mrd. Euro, ein Rückgang von über 1,8 Mrd. Euro bzw. 20 % gegenüber dem Höchststand von 9,1 Mrd. Euro im Jahr 2024. Daraus ergibt sich eine Quote von 5,4 %. Die Investitionsquote ohne Nutzungsrechte lag bei 4,9 %.

Wie versprochen sind die Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie die Investitionen gegenüber ihren Höchstständen im Jahr 2024 bereits deutlich zurückgegangen. Dieser Trend wird ungeachtet der Einführung von Modellen der NEUEN KLASSE anhalten. Das bedeutet, dass wir uns sowohl absolut als auch relativ gesehen wieder auf unsere strategischen Korridore zubewegen, die 4 bis 5 % für F&E und weniger als 5 % für Investitionen betragen – bis 2027.

SLIDE: AUTOMOTIVE FCF BRIDGE

Nun zum **Free Cashflow**:

Das **Segmentergebnis vor Steuern** belief sich auf 5,9 Milliarden Euro.

Das **Working Capital** leistete mit 900 Millionen Euro einen positiven Beitrag, was vor allem auf das konsequente Management der Vorräte zurückzuführen ist.

Der **Nettoeffekt aus Investitionen und Abschreibungen** verringerte den Free Cashflow um 2,3 Milliarden Euro.

Die Entwicklung der **Rückstellungen** wirkte sich mit 1,3 Milliarden Euro negativ aus, vor allem aufgrund des Verbrauchs von Gewährleistungsrückstellungen.

Nach 2,7 Milliarden Euro per September entwickelte sich der Free Cashflow im vierten Quartal positiv und erreichte zum Jahresende 3,2 Milliarden Euro. Dies entspricht unserer Erwartung von über 2,5 Milliarden Euro für das Gesamtjahr.

Unsere finanzielle Stärke wird auch durch unser **Nettofinanzvermögen** im Bereich Automobile unterstrichen. Es belief sich zum Jahresende auf über 44 Milliarden Euro.

SLIDE: FINANCIAL SERVICES SEGMENT

Kommen wir nun zum **Segment Finanzdienstleistungen**.

Als wichtiger Bestandteil unseres BMW Ökosystems trägt Financial Services kontinuierlich zum Konzernergebnis bei.

Im Jahr 2025 entwickelte sich das Neugeschäft mit fast 1,73 Millionen **neu abgeschlossenen Finanzierungs- und Leasingverträgen** durchweg positiv. Dies entspricht einem Zuwachs von fast 2 % gegenüber dem Vorjahr.

Der Anstieg ist insbesondere auf die positive Geschäftsentwicklung in Europa sowie auf das veränderte Wettbewerbsumfeld in China in der zweiten Jahreshälfte zurückzuführen. Seit Ende Juni wird die Marktsituation durch die deutliche Reduzierung der Provisionen lokaler chinesischer Banken im Zusammenhang mit der Vermittlung von Finanz- und Versicherungsprodukten an Endkunden beeinflusst.

Die **Penetrationsrate** für Leasing und Kreditfinanzierung stieg um 4,0 Prozentpunkte auf 46,6 %.

Insgesamt erreichte das **Neugeschäftsvolumen** trotz negativer Währungseffekte einen neuen Höchststand, mit einem Zuwachs von 2 % auf 65,8 Milliarden Euro.

Das **Segmentergebnis vor Steuern** belief sich auf 2,4 Milliarden Euro. Der moderate Rückgang gegenüber 2024 ist auf geringere Erlöse aus der Wiedervermarktung von Leasingrückläufern sowie auf eine Steuerzahlung im Zusammenhang mit einer geänderten Feststellung von betrieblichen Steuern aus den Vorjahren zurückzuführen. Die Erlöse aus der Wiedervermarktung von Leasingrückläufern sind weiterhin positiv, aber niedriger als im Vorjahr.

Die **Kreditverlustquote** von 0,28 % lag im Rahmen unserer Erwartungen.

Die **Eigenkapitalrendite** (Return on Equity) für das Gesamtjahr erreichte 14,3 % und lag damit innerhalb des angestrebten Zielkorridors von 13-16 %.

SLIDE: DIVIDEND AND PAYOUT RATIO

Meine Damen und Herren,

die BMW Group hat im Jahr 2025 ein **Konzernergebnis vor Steuern** von 10,24 Mrd. Euro erzielt. Dank eines im Vergleich zum Vorjahr stabilen **Ergebnisanteils der Aktionäre der BMW AG** in Höhe von 7,29 Mrd. Euro schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung eine **Ausschüttungssumme** von 2,67 Mrd. Euro vor.

Die vorgeschlagene **Dividende** entspricht einer **Ausschüttungsquote** von 36,6 %. Sie ist im Vergleich zum Vorjahr konstant und liegt in der oberen Hälfte unserer strategischen Zielspanne von 30 bis 40 %. Dies entspricht einer **Dividende** von 4,40 Euro je Stammaktie und 4,42 Euro je Vorzugsaktie.

Darüber hinaus haben wir das zweite **Aktienrückkaufprogramm** Anfang 2025 abgeschlossen und das dritte Programm nach der Hauptversammlung im Mai 2025 gestartet. Die Gesamtsumme beider Programme beläuft sich auf eine Ausschüttung von 1,25 Milliarden Euro im Jahr 2025. Unser drittes Aktienrückkaufprogramm wird bis April 2027 laufen. Derzeit läuft die zweite Tranche dieses Programms mit einem Volumen von 625 Millionen Euro für Stammaktien, die bis spätestens 31. August 2026 abgeschlossen sein wird. Die dritte Tranche ist für die Zeit danach vorgesehen.

Für das Geschäftsjahr 2025 übersteigt der **gesamte Shareholder Return** von knapp 4 Milliarden Euro - bestehend aus der vorgeschlagenen Dividende und dem Aktienrückkauf - den Free Cashflow im Segment Automobile. Dies unterstreicht einmal mehr unser Commitment für die Kapitalrendite unserer Aktionäre.

SLIDE: OUTLOOK 2026

Damit komme ich zu unserem **Ausblick** für das laufende Geschäftsjahr. Was sind unsere Erwartungen für 2026?

In **Europa** und den **USA** sehen wir ein gewisses Wachstumspotenzial.

In **China** haben wir auf das Marktumfeld reagiert und eine Reihe von Maßnahmen zur Stabilisierung der Transaktionspreise ergriffen. Die durchschnittlichen Verkaufszahlen der letzten Monate deuten darauf hin, dass der Absatz in China das Niveau des Vorjahres erreichen könnte.

Wir gehen daher davon aus, dass die **weltweiten Auslieferungen** von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden. Aufgrund von Modellzykluseffekten sowie einer veränderten Regulierungs- und Marktdynamik erwarten wir zudem, dass der **Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge** auf dem Niveau des Vorjahres liegen wird.

Zum EBIT im Segment Automobile: Wir arbeiten weiterhin konsequent an der Senkung der Kosten und werden im Geschäftsjahr 2026 positive Effekte durch geringere Investitionen, niedrigere Herstell- und Materialkosten, sinkende F&E-Leistungen sowie geringere Vertriebs- und Verwaltungskosten sehen. Wir erwarten einen negativen Effekt der Zölle auf die EBIT-Marge von etwa 1,25 Prozentpunkten – im Vergleich zu 1,5 im Jahr 2025.

In Anbetracht der signifikanten Investitionen, die in den vergangenen Jahren in die NEUE KLASSE getätigt wurden, werden wir einen erheblichen Anstieg der Abschreibungen sowohl auf Investitionen als auch auf aktivierte F&E-Ausgaben verzeichnen. Während wir die F&E-Leistungen weiterhin deutlich reduzieren werden, werden die zusätzlichen Abschreibungen und eine niedrigere F&E-Aktivierungsquote, die im Bereich von 30 % erwartet wird, zu einer signifikanten Ergebnisbelastung führen. Weitere Belastungen im Jahr 2026 kommen aus Währungen und Rohstoffen, aus den in China ergriffenen Maßnahmen zur Stabilisierung der Transaktionspreise und schließlich aus geringeren Erlösen aus der Wiedervermarktung von Gebrauchtwagen.

Die Einsparungen, die wir auf der Kostenseite erzielen werden, werden diese Belastungen nicht vollständig ausgleichen. Wir erwarten daher für 2026 eine **EBIT-Marge** im Segment Automobile im Korridor von 4 bis 6 %. Der entsprechende **Return on Capital Employed (RoCE)** im Segment Automobile wird voraussichtlich zwischen 6 und 10 % liegen.

Im **Segment Finanzdienstleistungen** rechnen wir erneut mit einer Eigenkapitalrendite (Return on Equity) von 13 bis 16 %.

Insgesamt erwarten wir ein **Konzernergebnis vor Steuern**, das moderat unter dem starken Ergebnis von 2025 liegen wird.

Den **vollständigen Ausblick 2026** für alle wesentlichen Kennzahlen finden Sie im **BMW Group Report**.

Darüber hinaus erwarten wir im **Segment Automobile** im Gesamtjahr einen **Free Cashflow** von über 4,5 Milliarden Euro.

Meine Damen und Herren,

2026 werden wir unseren strategischen Kurs weiter konsequent umsetzen, insbesondere mit dem Start der Produktoffensive der NEUEN KLASSE und dem Rollout ihrer Technologien im gesamten Portfolio. Wir werden die Flexibilität unseres globalen Geschäftsmodells nutzen,

um das herausfordernde und dynamische Geschäftsumfeld zu meistern.

Gleichzeitig werden wir unser operatives Geschäft mit einem kontinuierlichen Fokus auf Kostendisziplin führen. Dies wird uns in die Lage versetzen, finanzielle Ergebnisse im Einklang mit unseren Prognosen zu erzielen und starke Renditen für unsere Aktionäre zu erwirtschaften.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich noch an die Ausführungen von Oliver Zipse zum Thema **Nachhaltigkeit** und **CO₂-Emissionsberichterstattung** anknüpfen, bevor ich wieder an ihn übergebe.

Wir bei der BMW Group sehen Nachhaltigkeit ganzheitlich und als Wettbewerbsvorteil. Deshalb legen wir in unserem Geschäftsbericht unsere Performance in puncto Nachhaltigkeit gegenüber unseren Investoren und Kunden umfassend offen.

Im Einklang mit unserer Strategie und unserem Bekenntnis zum Pariser Klimaabkommen betrachtet die BMW Group die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen – sowohl für die Neu- als auch für die Bestandsflotte – über den gesamten Lebenszyklus: von der Rohstoffgewinnung und Teileproduktion über die Herstellung der Fahrzeuge und die Nutzungsphase bis hin zum Ende des Lebenszyklus. Wir verfolgen in allen Phasen der Wertschöpfungskette ehrgeizige Ziele.

Die europäischen CO₂-Flottenemissionsvorschriften konzentrieren sich jedoch nur auf die Nutzungsphase und berücksichtigen damit nicht das volle Reduktionspotenzial entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

In der Berichterstattung entsprechen daher die in Nachhaltigkeitsberichten ausgewiesenen Emissionen nicht immer den tatsächlichen Emissionen aller Fahrzeuge auf den Straßen. Für das Geschäftsjahr

2025 werden in der Berichterstattung der BMW Group alle im Berichtsjahr verkauften Fahrzeuge über ihren Lebenszyklus hinweg berücksichtigt.

Dazu gehören die CO₂-Emissionen

- aus der Lieferkette für die im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge
- aus der Produktion der BMW Group
- aus der angenommenen Nutzungsphase von 200.000 Kilometern für die im Berichtsjahr ausgelieferten Fahrzeuge auf Basis des Verbrauchsmixes des Berichtsjahres
- und aus der Entsorgung der im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer.

Die Emissionen aus der Nutzungsphase, die im Einklang mit den europäischen Reporting Frameworks berichtet werden, berücksichtigen jedoch nicht alle noch im Einsatz befindlichen Fahrzeuge der BMW Group, sondern nur die im Berichtsjahr verkauften Fahrzeuge.

Dies bedeutet, dass das europäische Reporting Framework das Reduktionspotenzial der bestehenden Fahrzeugflotte vernachlässigt. Hier besteht ein signifikanter Hebel, um durch den Einsatz von eFuels und klimaneutralen Kraftstoffen wie HVO100 schnell zur CO₂-Reduktion beizutragen. Die durch den Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe erzielten CO₂-Reduzierungen sollten sofort – beispielsweise ab 2027 – angerechnet werden und nicht durch Obergrenzen für bestimmte Gramm-pro-Kilometer-Werte eingeschränkt werden.

Der europäische Rechtsrahmen sollte diesen ganzheitlichen Ansatz zur Reduzierung der Gesamtemissionen im Hier und Jetzt widerspiegeln – sowohl bei der neuen als auch bei der bestehenden Fahrzeugflotte.

Denn letztlich zählt jedes eingesparte Gramm CO₂. Daran glauben wir bei der BMW Group. Und das ist es, was eine echte gesellschaftliche Wirkung entfaltet.

Ich übergebe nun wieder an Oliver Zipse, der Ihnen weitere strategische Einblicke für 2026 und darüber hinaus geben wird.