

AUDI AG

**Jahres-
abschluss**

2022

AUDI AG ABSCHLUSS ZUM 31. DEZEMBER 2022

Bilanz der AUDI AG	3
Gewinn-und-Verlust-Rechnung der AUDI AG	4
Ergänzende Angaben	5
Feststellung des Jahresabschlusses 2022.....	12

BILANZ DER AUDI AG

AKTIVA in Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021
Immaterielle Vermögensgegenstände	616	691
Sachanlagen	7.064	7.513
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	2.767	2.948
Technische Anlagen und Maschinen	619	687
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.777	2.640
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.901	1.238
Finanzanlagen	17.885	19.446
Anteile an verbundenen Unternehmen	6.484	6.469
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.523	5.310
Beteiligungen	506	457
Wertpapiere des Anlagevermögens	7.372	7.210
Sonstige Ausleihungen	0	0
Anlagevermögen	25.565	27.650
Vorräte	3.717	3.410
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	558	377
Unfertige Erzeugnisse	821	1.153
Fertige Erzeugnisse und Waren	2.280	1.690
Geleistete Anzahlungen	58	190
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	15.993	12.665
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.298	1.394
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	13.419	10.188
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.018	837
Sonstige Vermögensgegenstände	257	246
<i>davon Restlaufzeit über 1 Jahr</i>	<i>7</i>	<i>7</i>
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	451	256
Umlaufvermögen	20.161	16.331
Rechnungsabgrenzungsposten	144	156
Bilanzsumme	45.870	44.137
PASSIVA in Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021
Gezeichnetes Kapital	110	110
Kapitalrücklage	11.980	12.040
Gewinnrücklagen	1.417	1.417
Eigenkapital	13.507	13.567
Sonderposten mit Rücklageanteil	6	6
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.754	5.224
Steuerrückstellungen	0	1
Sonstige Rückstellungen	13.710	14.015
Rückstellungen	20.464	19.240
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	131	265
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>131</i>	<i>265</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.033	1.773
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>2.033</i>	<i>1.773</i>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.224	8.022
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>7.726</i>	<i>7.205</i>
<i>davon Restlaufzeit über 1 Jahr</i>	<i>497</i>	<i>817</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	173	22
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>173</i>	<i>22</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	522	567
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>522</i>	<i>567</i>
<i>davon aus Steuern</i>	<i>118</i>	<i>106</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>31</i>	<i>32</i>
Verbindlichkeiten	11.083	10.649
Rechnungsabgrenzungsposten	810	675
Bilanzsumme	45.870	44.137

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DER AUDI AG

in Mio. EUR	2022	2021
Umsatzerlöse	55.753	47.968
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-50.854	-44.557
Bruttoergebnis vom Umsatz	4.899	3.411
Vertriebskosten	-2.361	-2.186
Allgemeine Verwaltungskosten	-434	-389
Sonstige betriebliche Erträge	4.431	4.118
<i>davon aus der Währungsumrechnung</i>	537	353
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.169	-1.175
<i>davon aus der Währungsumrechnung</i>	-558	-236
Erträge aus Beteiligungen	1.328	2.054
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	1.328	2.054
<i>davon aus Gewinnabführungsverträgen</i>	564	443
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	204	99
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	117	70
<i>davon aus der Abzinsung</i>	-	-
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-179	-15
<i>davon gegen verbundene Unternehmen</i>	-179	-15
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-946	-738
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	-9	-10
<i>davon aus der Aufzinsung</i>	-864	-670
Ergebnis vor Steuern	4.773	5.179
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.227	-1.154
Ergebnis nach Steuern	3.546	4.025
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn	-3.546	-4.025
Jahresüberschuss	-	-

ERGÄNZENDE ANGABEN

/ ANGABEN ZUR GESELLSCHAFT

Die AUDI Aktiengesellschaft (AUDI AG) hat ihren Sitz in Ingolstadt und ist eingetragen in das Handelsregister beim Amtsgericht Ingolstadt (HR B 1). Die AUDI AG ist zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 HGB.

/ GRUNDLAGEN DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Jahresabschluss der AUDI AG ist nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils gültigen Fassung aufgestellt.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung ist nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

/ ANGABEN ZUR DIESELTHEMATIK

// UNREGELMÄSSIGKEITEN BEI NO_x-EMISSIONEN

Im September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Vierzylinder-Dieselmotoren vom Typ EA 189 des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid(NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte Volkswagen darüber, dass in weltweit rund 11 Mio. Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189, davon rund 2,4 Mio. Audi Fahrzeuge, auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Im November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 TDI Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. Betroffen waren in den USA und Kanada, wo für Fahrzeuge strengere Vorschriften in Bezug auf NO_x-Grenzwerte als in anderen Teilen der Welt gelten, insgesamt rund 113 Tsd. Fahrzeuge der Konzernmarken Volkswagen, Audi und Porsche.

Als Folge der Dieselthematik wurden in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Zwischenzeitlich ist es Audi gelungen, Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. In den USA erzielten die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen, darunter die AUDI AG, Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Regierungsbehörden sowie mit diversen Privatklägern, die in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs' Steering Committee) vertreten waren. Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich unter anderem um diverse Partial Consent Decrees sowie ein Plea Agreement, mit denen bestimmte zivilrechtliche Ansprüche sowie strafrechtliche Forderungen nach US-amerikanischem Bundesrecht und dem

Recht einzelner Bundesstaaten im Zusammenhang mit der Dieselthematik beigelegt wurden. Obwohl Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen, darunter die AUDI AG, fest zur Erfüllung der sich aus diesen Vereinbarungen ergebenden Verpflichtungen entschlossen sind, ist eine Verletzung dieser Verpflichtungen nicht vollständig auszuschließen. Eine etwaige Verletzung könnte nach Maßgabe der Vereinbarungen signifikante Strafen nach sich ziehen sowie gegebenenfalls weitere Geldbußen, strafrechtliche Sanktionen und Unterlassungsverpflichtungen.

// UMFANGREICHE UNTERSUCHUNGEN DURCH VOLKSWAGEN UND AUDI

Volkswagen und Audi haben unverzüglich nach Veröffentlichung der ersten „Notice of Violation“ eigene interne und auch externe Ermittlungen eingeleitet, die zum großen Teil bereits abgeschlossen werden konnten.

Während die Volkswagen AG, Wolfsburg, konzernintern die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren trägt, ist die AUDI AG für die Entwicklung der Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Dieselmotoren der Typen V6 und V8, zuständig.

Die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur Information durch die EPA im November 2015 keine Kenntnisse von dem Einsatz einer nach US-amerikanischem Recht unzulässigen „Defeat Device Software“ in V6 TDI-Motoren hatten.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der AUDI AG können sich im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Wesentlichen in den nachfolgend aufgeführten Rechtsgebieten ergeben.

// STRAF- UND VERWALTUNGSVERFAHREN WELTWEIT (OHNE USA/KANADA)

In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/ Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG, unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der sogenannten Dieselthematik betreffend V6 und V8 TDI-Motoren, im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Verhandlung hat im September 2020 begonnen.

Im August 2020 hat die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der sogenannten Dieseldiagnostik betreffend V6 und V8 TDI-Motoren erhoben.

Aus diesen Anklageerhebungen ergibt sich nach vorliegender Kenntnislage zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Veränderung der Risikolage für die AUDI AG.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat mit Urteilen aus Juli und November 2022 entschieden, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine verbaute temperaturabhängige Emissionsregelung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang hat der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium entwickelt, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Der Volkswagen Konzern bewertet die Auswirkungen dieses neuen verkehrstechnischen Kriteriums. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EU5 V6-TDI der Generation 1 (EA 896 Gen1), die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, formelle Verwaltungsverfahren eingeleitet. Der Volkswagen Konzern befindet sich hierzu im Austausch mit der Behörde.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik international weitere Verwaltungsverfahren.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

// PRODUKTBEZOGENE KLAGEN WELTWEIT (OHNE USA/KANADA)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche Formen von Sammelverfahren, das heißt der kollektiven oder stellvertretenden Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden sind gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die

AUDI AG, in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Belgien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, den Niederlanden und Südafrika anhängig. Mit ihnen werden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere sind die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Belgien hat die belgische Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW eine Sammelklage erhoben, für welche der Opt-Out-Mechanismus für anwendbar erklärt wurde. Aufgrund des Opt-Out-Mechanismus sind potenziell alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 erfasst, die nach dem 1. September 2014 von Verbrauchern im belgischen Markt erworben wurden, es sei denn, es wird aktiv der Austritt aus der Sammelklage erklärt. Die geltend gemachten Ansprüche stützen sich auf die vermeintliche Verletzung von Wettbewerbs- und Verbraucherschutzrecht sowie auf vertragliche Pflichtverletzungen.

Die financialright GmbH hat vor mehreren deutschen Gerichten an sie abgetretene Ansprüche von Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, gebündelt geltend gemacht. Nach zahlreichen Antragsrücknahmen sind derzeit noch rund 33 Tsd. Ansprüche streitgegenständlich. Einige Verfahren befinden sich zwischenzeitlich in der Berufungsbeziehungsweise Revisionsinstanz. In Deutschland befand der Bundesgerichtshof in einem Urteil aus Juni 2022, in dem es um Schadensersatzforderungen von Schweizer Fahrzeugherstellern ging, die Abtretung von Forderungen an die financialright GmbH für wirksam. Der Bundesgerichtshof setzte sich mit der inhaltlichen Begründetheit der Ansprüche nicht auseinander.

In England und Wales wurden die rund 91 Tsd. Ansprüche der Group Litigation gegen den Volkswagen Konzern im Mai 2022 durch einen außergerichtlichen Vergleich in Höhe von 193 Mio. GBP (231 Mio. EUR) sowie einem gesonderten Beitrag zu den Anwaltskosten und sonstigen Gebühren der Kläger beigelegt.

Darüber hinaus wurde eine neue Klage gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, im Zusammenhang mit bestimmten Dieselfahrzeugen, die seit 2009 in England, Wales und Nordirland geleast oder verkauft wurden und Motoren des Typs EA288 sowie V6 und V8-TDI betreffen, Ende 2021 angekündigt (sogenannten Letter Before Action) und befindet sich aktuell im sogenannten Pre-Trial-Verfahren.

In Frankreich ist eine Sammelklage der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen AG und andere Konzerngesellschaften, darunter die AUDI AG, anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In Sammelklage.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus für bis zu 165 Tsd. Kunden anhängig. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften, darunter die AUDI AG, in Bezug auf die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware unrechtmäßig gehandelt. Zudem stellte das Gericht fest, dass Verbrauchern gegenüber den beklagten Händlern ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises zusteht. Aus dem Feststellungsurteil resultieren keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden. Die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften haben gegen das Urteil Berufung eingelegt.

Darüber hinaus ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig, die unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189 betrifft. Im März 2022 hat das Gericht in erster Instanz ein Zwischenurteil erlassen und darin festgestellt, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Die DEJF hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Das Gericht hat daraufhin das Verfahren in erster Instanz bis zu einer Entscheidung des Berufungsgerichts ausgesetzt.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die nicht nur rund 72 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 umfasst, sondern auch circa 8 Tsd. Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit über 40 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusam-

menhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften, darunter die AUDI AG, anhängig.

Der Bundesgerichtshof hat im Jahr 2020 in mehreren Grundsatzurteilen wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 geklärt. Der Bundesgerichtshof entschied, dass Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieselmotorthematik erworbenen Fahrzeugs gegen Anrechnung des gezogenen Nutzungsvorteils und Fahrzeugrückgabe an die Volkswagen AG Erstattung des gezahlten Kaufpreises verlangen können. Keine deliktsrechtlichen Schadensersatzansprüche bestehen hingegen, wenn Käufer das Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben haben oder Ansprüche allein aufgrund einer verbauten temperaturabhängigen Emissionsregelung (sogenanntes Thermofenster) geltend machen. Im Februar 2022 hat der Bundesgerichtshof in weiteren Grundsatzurteilen betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 entschieden, dass Käufern von Neuwagen der Marke Volkswagen nach Ablauf der kenntnisabhängigen Verjährungsfrist ein Restschadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht, nachdem er zuvor einen solchen Anspruch für Gebrauchtwagenkäufer verneint hatte. Der Bundesgerichtshof entschied, dass sich Käufer die gezogenen Nutzungsvorteile anrechnen lassen müssen und eine Zahlung nur gegen Rückgabe der Fahrzeuge und Abzug der Händlermarge verlangen können. In einem weiteren Grundsatzurteil aus Juli 2022 entschied der Bundesgerichtshof betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, dass Käufern von Neufahrzeugen anderer Konzernmarken kein Anspruch auf Restschadensersatz gegen die Volkswagen AG zustehe.

Zudem hat der BGH im November 2021 in einem Verfahren gegen die AUDI AG deren Haftung auch für Aggregate des Typs EA 189 in bestimmten Fallkonstellationen bejaht.

Soweit erforderlich wurden basierend auf der aktuellen Bewertung der Verfahren Rückstellungen gebildet. Allerdings wird in der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Audi auf nicht über 50 Prozent eingeschätzt. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in vielen Fällen noch nicht beziffern.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

// VERFAHREN IN DEN USA/KANADA

In den USA und Kanada sind die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge Gegenstand von Klagen und Auskunftersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren, Vertriebsmitarbeitern sowie verschiedenen Behörden in Kanada und den USA, wie die Attorneys General einzelner US-Bundesstaaten, gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, gerichtet sind.

Im Januar 2017 hatte Volkswagen ein drittes Partial Consent Decree mit dem U.S. Department of Justice (DOJ) und der EPA geschlossen, welches das Bundesgericht in der „Multidistrict Litigation“ im April 2017 genehmigt hatte. Das dritte Partial Consent Decree legte zivilrechtliche Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act in Bezug auf 2.0l und 3.0l TDI-Fahrzeuge bei und umfasste eine zivilrechtliche Strafe sowie Überwachungs-, Prüf- und Compliance-Verpflichtungen. Des Weiteren hatte das Gericht im Juli 2017 das Third California Partial Consent Decree genehmigt, in welchem Volkswagen sich mit dem Attorney General des Bundesstaates Kalifornien und der CARB geeinigt hatte, zivilrechtliche Strafen zu zahlen und Kosten zu erstatten. Zuletzt hat Volkswagen mit Zustimmung der beteiligten U.S.- und kalifornischen Behörden beantragt, die beiden Consent Decrees zu beenden, weil alle Forderungen daraus erfüllt worden sind. Im September 2022 hat das Gericht die Beendigung genehmigt.

Vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten führen der Attorney General des US-Bundesstaates Texas sowie einige Kommunen weiterhin Klagen gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Im Januar 2022 gab der Oberste Gerichtshof von Texas dem Antrag des US-Bundesstaates Texas vom Februar 2021 statt, das Urteil des Berufungsgerichts von Texas zu überprüfen, welches die umweltrechtlichen Klagen des Bundesstaates Texas gegen die Volkswagen AG und AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen hatte.

Im November 2021 lehnte der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) die von Volkswagen im Rechtsmittelwege beantragte Überprüfung sowohl einer Entscheidung des US-Bundesberufungsgerichts für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit), bestimmte Forderungen von Hillsborough County und Salt Lake County nicht zurückzuweisen, als auch einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofs des Bundesstaates Ohio, das es abgelehnt hatte, bestimmte Klagen des Bundesstaates Ohio abzuweisen, ab.

Im Januar 2022 legte Volkswagen umweltrechtliche Klagen des Bundesstaates Ohio durch Vergleich bei.

In einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat das Superior Court of Quebec

den zur Beilegung des Rechtsstreits geschlossenen Vergleich im Juni 2022 genehmigt. Das auf die Regelung bezüglich der Anwaltskosten beschränkte Rechtsmittel wurde zwischenzeitlich zurückgewiesen, sodass der Vergleich nun vollzogen wird.

Soweit ein Sachverhalt in den vorstehenden Absätzen und Kapiteln nicht gesondert beschrieben wird, ist eine Bewertung im derzeitigen Verfahrensstand noch nicht möglich.

// ABSTIMMUNGEN MIT BEHÖRDEN ZU TECHNISCHEN MASSNAHMEN WELTWEIT

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden technische Maßnahmen zur Verfügung. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO₂-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Anknüpfend an die Untersuchungen der AUDI AG von relevanten Dieselmotoren auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenziale hat das Kraftfahrt-Bundesamt von der AUDI AG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDI AG geht weiterhin von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikoversorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für die betroffenen Aggregate Software-Updates entwickelt und bis auf wenige Ausnahmen durch das Kraftfahrt-Bundesamt freigegeben und bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kunden umgesetzt. Für die wenigen noch ausstehenden Software-Updates wird eine Freigabe vom Kraftfahrt-Bundesamt noch erwartet.

Die AUDI AG steht im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt. Ziel dieses Austausches ist es, bestimmte im Tagesgeschäft aufkommende technische Sachverhalte der zuständigen Behörde mitzuteilen und deren rechtliche und regulatorische Bewertung zu diskutieren. Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht stets mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder z.B. Typgenehmigungsaspekte von Behörden bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist regelmäßig eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall. Sofern das Kraftfahrt-Bundesamt bestimmte Funktionen als unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wieder hergestellt.

// HAFTUNGS- UND DECKUNGSVERGLEICH

Im Geschäftsjahr 2021 haben sich die Volkswagen AG, Wolfsburg, und die AUDI AG am 9. Juni 2021 im Zusammenhang mit der Dieseldisputat über einen Haftungsvergleich mit den Herren Stadler, Dr. Knirsch und Prof. Dr. Winterkorn auf Schadensersatzleistungen geeinigt. Zugleich haben die Volkswagen AG und die AUDI AG zusammen mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, einen Deckungsvergleich mit der Zurich Insurance plc. als D&O-Versicherer des Grundvertrags sowie den D&O-Versicherern der Exzedentenversicherungsverträge geschlossen.

Danach verpflichtete sich Herr Stadler zu Leistungen an die Volkswagen AG und die AUDI AG in Höhe von insgesamt 4,1 Mio. EUR – davon 1,7 Mio. EUR an die AUDI AG – , Herr Dr. Knirsch zu Leistungen an die AUDI AG in Höhe von 1,0 Mio. EUR und Herr Prof. Dr. Winterkorn zu Leistungen an die Volkswagen AG in Höhe von 11,2 Mio. EUR. Die D&O-Versicherer verpflichteten sich zu Zahlungen von insgesamt 270,0 Mio. EUR. Davon standen der AUDI AG 66,7 Mio. EUR zu, welche im Jahr 2021 vereinnahmt wurden.

Gespräche im Zusammenhang mit der Dieseldisputat bezüglich Schadensersatzforderungen gegen Herrn Prof. Dr. Hackenberg und Ansprüche aus Versicherungsleistungen gegen den D&O-Versicherer Berkshire Hathaway International Insurance Limited aus einem Exzedentenversicherungsvertrag sind derzeit noch ergebnisoffen.

// KARTELLRECHTLICHE ERMITTLUNGEN

Im Juli 2021 hat die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, Wolfsburg, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG, Stuttgart, im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. EUR verhängt. Hierbei sind die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gesamtschuldnerisch für 466,2 Mio. EUR sowie die Volkswagen AG und die AUDI AG zusätzlich gesamtschuldnerisch für 36,2 Mio. EUR haftbar gemacht worden. Eine konkrete Zuordnung des Gesamtbußgelds auf die Marken wurde von der EU-Kommission in den Bescheiden nicht vorgenommen. Die Entscheidung wurde rechtskräftig, nachdem auf die Einlegung von Rechtsmitteln verzichtet wurde. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkte sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Fahrzeuge, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen.

Die Koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC analysiert mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU Sachverhalts. Der finale Bericht des zuständigen „Case Handler“ der KFTC ist im November 2021 ergangen. Die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG haben darauf erwidert. Im Februar 2023 hat die KFTC eine Pressemitteilung veröffentlicht, wonach eine Bußgeldentscheidung im SCR-Kontext auch gegen die AUDI AG erlassen werden soll. Die Zustellung der finalen Entscheidung der Behörde samt Entscheidungsgründen steht noch aus und wird derzeit in der ersten Jahreshälfte 2023 erwartet.

Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hat, hat im Januar 2022 ihre finale Entscheidung erlassen und festgestellt, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen, die sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt haben, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Eine begründete Entscheidung liegt noch nicht vor. Die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG prüfen derzeit die Einlegung von Rechtsmitteln.

Die chinesische Wettbewerbsbehörde hat wegen vergleichbarer Sachverhalte Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG eröffnet und Auskunftersuchen erlassen.

In der zunächst vom US District Court des Northern District von Kalifornien abschließend abgelehnten überarbeiteten kartellrechtlichen Sammelklage, in der behauptet wurde, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, darunter die AUDI AG, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung von Fahrzeugpreisen abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutz-

gesetze verstoßen hätten, lehnte das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) den Ende 2021 gestellten klägerischen Antrag auf erneute Verhandlung über den Beschluss, mit dem das Gericht die Entscheidung des US District Court bestätigt hatte, im Januar 2022 im Rechtsmittelverfahren ab. Im Februar 2022 wies ferner der District Court den Antrag zurück, mit dem die Kläger die Einreichung einer neuen Klageschrift unter Aufhebung des bisherigen Urteils angestrebt hatten. Im Juni 2022 lehnte der US Supreme Court den klägerischen Antrag auf Überprüfung dieser Entscheidung ab.

Mit ähnlicher Begründung reichten Kläger in Kanada im Namen mutmaßlicher Käuferklassen Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen Group Canada Inc., Audi Canada Inc. und weiterer Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein.

Es wurden keine Rückstellungen gebildet, da aufgrund des frühen Verfahrensstadiums eine realistische Risikobewertung derzeit nicht möglich ist.

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) haben im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche durchsucht beziehungsweise förmliche Auskunftsverlangen zugestellt. Im Volkswagen Konzern sind insbesondere die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftersuchen der EU-Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis heute dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und Vans bis zu

3,75 Tonnen) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten („recyclates, recyclability, recovery“) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet für den Volkswagen Konzern die Auskunftersuchen der Europäischen Kommission. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem hat die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG gerichtet. Die Volkswagen AG hat gegen die Auskunftersuchen der CMA im Juli 2022 Klage („judicial review“) eingereicht, weil die CMA nach Auffassung der Volkswagen AG mit den Auskunftersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage hat das Gericht im Februar 2023 stattgegeben. Gegen diese Entscheidung kann die CMA Rechtsmittel einlegen. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation.

Darüber hinaus haben wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen eingeleitet. Audi arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen. Eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

/ ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ**// HAFTUNGSVERHÄLTNISSE**

in Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und ähnlichen Haftungsverhältnissen	503	869
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	10	10
<i>davon gesamtschuldnerische Haftung für Altersversorgung</i>	18	17
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	280	93
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	280	93

Die Inanspruchnahme der unter den Haftungsverhältnissen ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Bürgschaften wird aufgrund der gegenwärtigen Bonität und des bisherigen Zahlungsverhaltens der Begünstigten als gering eingeschätzt. Dies gilt auch für den wesentlichen Umfang der Sicherheiten, die für fremde Verbindlichkeiten bestellt sind. Erkennbare Anhaltspunkte, die eine andere Beurteilung erforderlich machen würden, liegen nicht vor.

// UNTERSCHIEDSBETRAG**PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN GEM. § 253 (6) HGB**

in Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021
Unterschiedsbetrag Pensionsrückstellungen gem. § 253 (6) HGB	679	915

// KAPITALRÜCKLAGEN GEM § 152 (2) AKTG

Im Geschäftsjahr 2022 wurden im Zuge der Abspaltung der AUDI Immobilien GmbH & Co. KG (Ingolstadt) 59,1 Mio. EUR durch die AUDI AG entnommen.

FESTSTELLUNG DES JAHRESABSCHLUSSES 2022

Der Jahresabschluss 2022 wird nach Billigung durch den Aufsichtsrat der AUDI AG am 24. Februar 2023 festgestellt und freigegeben.

Ingolstadt, 17. Februar 2023

Der Vorstand

Markus Duesmann

Dirk Große-Loheide

Oliver Hoffmann

Jürgen Rittersberger

Javier Ros Hernández

Gerd Walker

Hildegard Wortmann