

AUDI AG

**Jahres-
abschluss**

2024

AUDI AG ABSCHLUSS ZUM 31. DEZEMBER 2024

Bilanz der AUDI AG	3
Gewinn-und-Verlust-Rechnung der AUDI AG	4
Ergänzende Angaben	5
Feststellung des Jahresabschlusses 2024.....	11

BILANZ DER AUDI AG

AKTIVA in Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.061	789
Sachanlagen	8.195	7.894
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	2.768	2.803
Technische Anlagen und Maschinen	918	670
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.490	2.186
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.019	2.235
Finanzanlagen	14.166	19.277
Anteile an verbundenen Unternehmen	3.948	6.404
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.575	4.916
Beteiligungen	57	481
Wertpapiere des Anlagevermögens	7.586	7.476
Sonstige Ausleihungen	0	0
Anlagevermögen	23.422	27.959
Vorräte	4.763	3.864
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	550	489
Unfertige Erzeugnisse	1.694	1.272
Fertige Erzeugnisse und Waren	2.138	2.064
Geleistete Anzahlungen	381	39
Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	13.190	13.739
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.602	1.414
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	9.733	10.663
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	<i>4.440</i>	<i>4.920</i>
<i>davon aus Finanzverkehr</i>	<i>3.404</i>	<i>3.966</i>
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.275	1.369
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	<i>1.275</i>	<i>1.369</i>
Sonstige Vermögensgegenstände	580	293
<i>davon Restlaufzeit über 1 Jahr</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	374	455
Umlaufvermögen	18.326	18.059
Rechnungsabgrenzungsposten	199	161
Bilanzsumme	41.947	46.178
PASSIVA in Mio. EUR	31.12.2024	31.12.2023
Gezeichnetes Kapital	110	110
Kapitalrücklage	9.371	11.980
Gewinnrücklagen	1.417	1.417
Eigenkapital	10.898	13.507
Sonderposten mit Rücklageanteil	6	6
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.305	6.693
Steuerrückstellungen	0	0
Sonstige Rückstellungen	14.041	13.138
Rückstellungen	20.347	19.832
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	982	807
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>982</i>	<i>807</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.189	1.769
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>2.189</i>	<i>1.769</i>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.703	8.623
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	<i>2.338</i>	<i>3.258</i>
<i>davon aus Gewinnabführungsvertrag</i>	<i>2.265</i>	<i>3.831</i>
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>5.012</i>	<i>7.869</i>
<i>davon Restlaufzeit über 1 Jahr</i>	<i>691</i>	<i>754</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	202	227
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	<i>22</i>	<i>20</i>
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>202</i>	<i>227</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	665	498
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>665</i>	<i>498</i>
<i>davon aus Steuern</i>	<i>369</i>	<i>404</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>32</i>	<i>32</i>
Verbindlichkeiten	9.741	11.924
Rechnungsabgrenzungsposten	956	910
Bilanzsumme	41.947	46.178

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DER AUDI AG

in Mio. EUR	2024	2023
Umsatzerlöse	54.616	62.171
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-50.477	-58.227
Bruttoergebnis vom Umsatz	4.139	3.944
Vertriebskosten	-2.785	-2.341
Allgemeine Verwaltungskosten	-423	-432
Sonstige betriebliche Erträge	4.359	4.174
<i>davon aus der Währungsumrechnung</i>	262	280
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.821	-1.721
<i>davon aus der Währungsumrechnung</i>	-183	-447
<i>Erträge aus Beteiligungen</i>	364	130
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	364	130
<i>Erträge aus Gewinnabführungsverträgen</i>	803	875
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	640	598
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	185	206
<i>davon aus der Abzinsung</i>	90	121
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-483	-412
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-120	-56
<i>davon an verbundene Unternehmen</i>	-100	-56
<i>davon aus der Aufzinsung</i>	0	0
Ergebnis vor Steuern	2.673	4.757
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-408	-926
Ergebnis nach Steuern	2.265	3.831
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn	-2.265	-3.831
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 2024 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.

Die AUDI AG stellt ihren HGB Einzelabschluss in Euro (EUR) auf. Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet; bei der Addition kann es daher zu geringfügigen Abweichungen kommen.

/ 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.

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.

Während die Volkswagen AG 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 hatte 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 Hauptverhandlung vor dem Landgericht München II wurde im Juni 2023 abgeschlossen und der ehemalige Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wie auch zwei weitere Angeklagte wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, deren Vollstreckung jeweils zur Bewährung ausgesetzt wurde.

Als Bewährungsauflagen wurden unter anderem Geldauflagen festgesetzt. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Alle drei Angeklagten legten Revision ein. Die Staatsanwaltschaft legte hinsichtlich des Urteils gegen einen Angeklagten ebenfalls Revision ein.

Im August 2020 erhob 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. Das für die Entscheidung über die Zulassung der Anklage zuständige Landgericht München II stellte zwischenzeitlich das Verfahren gegen eines der drei angeklagten ehemaligen Vorstandsmitglieder der AUDI AG gegen Auflage endgültig ein. Über die Zulassung der Anklage gegen die beiden anderen ehemaligen Vorstandsmitglieder der AUDI AG entschied das Landgericht München II noch nicht.

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

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied mit Urteilen aus Juli und November 2022, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine verbaute temperaturabhängige Emissionsregelung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschaltvorrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang entwickelte der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium, 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. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) leitete in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EU5 V6-TDI der Generation 1 (EA 896 Gen1), die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, sowie in Bezug auf einzelne Fahrzeugmodelle mit Motoren des Typs EA 189 formelle Verwaltungsverfahren ein. Im Juli und Oktober 2023 erließ das KBA zwei Bescheide gegen die AUDI AG, in denen es feststellte, dass die ursprünglich integrierte Version der Thermofenster in einigen der betroffenen Fahrzeuge das neue verkehrstechnische EuGH-Kriterium nicht erfüllt. Die AUDI AG hat gegen beide Bescheide Widerspruch eingelegt, sodass die Bescheide nicht bestandskräftig sind. Der Volkswagen Konzern hatte bereits zuvor damit begonnen, Softwareupdates zur Anpassung des Thermofensters an das neue verkehrstechnische Kriterium des EuGH auszurollen, und setzt dies weiter fort.

Das Verwaltungsgericht Schleswig gab Ende Februar 2023 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das KBA erstinstanzlich statt und hob den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus auf, soweit dieser das Thermofenster, die Höhenkorrektur und die Taxischaltung als zulässigen Abschaltvorrichtungen einstufte. Mit Höhenkorrektur wird eine höhenabhängige Abgasrückführung bezeichnet. Unter Taxischaltung ist eine von

der Zeitspanne eines im Leerlauf betriebenen Fahrzeugs abhängige Abgasrückführung zu verstehen. Die Volkswagen AG ist Beigeladene in dem Verfahren. Die Volkswagen AG und das KBA legten Ende April 2023 Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig ein. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig. Die DUH reichte beim Verwaltungsgericht Schleswig zwei weitere Klagen ein. Die erste Klage richtet sich gegen Freigabebescheide für weitere mit Motoren des Typs EA 189 sowie mit ausgewählten V-TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche, die zweite Klage richtet sich gegen sämtliche EURO-5 und EURO-6b/c Dieselfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Im ersten Verfahren übertrug das Verwaltungsgericht Schleswig in einem Urteil aus Januar 2024 seine Ausgangsentscheidung vom Februar 2023 auf weitere Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 und hob die Freigabebescheide des KBA für diese Fahrzeuge auf. Gegen das Urteil wurden die Berufung sowie die Sprungrevision zugelassen. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig.

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 waren im Berichtsjahr 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 wurde im Dezember 2024 in der Sammelklage der belgischen Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW ein Vergleich zur vollständigen Streitbeilegung geschlossen. Test Aankoop VZW und die Volkswagen AG verpflichteten sich darin,

keine Berufung gegen das erstinstanzliche Urteil aus Juli 2023 einzulegen und dieses abzuwickeln. Mit diesem Urteil wurde die Volkswagen AG zur Zahlung von 5 Prozent des Kaufpreises beziehungsweise 5 Prozent der Differenz zwischen Kaufpreis und Wiederverkaufspreis verurteilt, wenn Verbraucher ein Fahrzeug mit dem Motortyp EA 189 zwischen dem 1. September 2014 und dem 22. September 2015 erworben haben, sie das Softwareupdate nicht aufgespielt hat und relevante Unterlagen zum Nachweis vorlegen können.

Die financialright GmbH hatte ursprünglich vor mehreren deutschen Gerichten rund 45 Tsd. an sie abgetretene Ansprüche von Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gebündelt geltend gemacht. Nach zahlreichen Antrags- und Klagerücknahmen sowie verschiedenen Vergleichen konnten die Verfahren zwischenzeitlich vollständig erledigt werden. Zurückgenommene und erneut geltend gemachte werthaltige Ansprüche wurden ebenfalls überwiegend bereits erledigt; im Übrigen wurden Rückstellungen gebildet.

In England und Wales sowie Schottland wurden Klagen gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group United Kingdom Limited, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, im Zusammenhang mit verschiedenen anderen Dieselfahrzeugen bei Gericht eingereicht. In England und Wales wurden die sogenannte „outline generic particulars of claim“, die einen groben Überblick über die Klagebegründung enthalten, im September 2024 zugestellt. In Schottland wurden im Oktober 2024 Anträge auf Einleitung einer Sammelklage und Bestellung eines Vertreters förmlich gegenüber der Volkswagen Group United Kingdom Limited und der Volkswagen Financial Services (UK) Limited zugestellt, eine Zustellung gegenüber anderen Konzerngesellschaften ist bisher nicht erfolgt. Die Einzelheiten der Klagen sind jeweils noch ungewiss.

In Italien unterzeichneten die Parteien im Mai 2024 in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo zur vollständigen Streitbeilegung einen Vergleich für rund 60 Tsd. Kunden, die zwischen 2009 und 2015 ein von der Dieseldiagnostik betroffenes Fahrzeug der Marken Volkswagen, Audi, Škoda oder SEAT mit dem Motortyp EA 189 gekauft und sich wirksam zur Sammelklage angemeldet hatten. Beide Seiten verzichteten auf die Einlegung eines Rechtsmittels gegen die im Vorjahr gefällte zweitinstanzliche Entscheidung des Berufungsgerichts Venedig.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus für bis zu 201 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, darunter die AUDI AG, legten gegen das Urteil Berufung ein.

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 erließ das Gericht in erster Instanz ein Zwischenurteil und stellte darin fest, 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. Auf die Berufung der DEJF entschied das Berufungsgericht im August 2024 in Abänderung des Zwischenurteils, dass das neue Sammelklageregime auf Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro-6 anwendbar sei. Für Fahrzeuge mit niedrigeren Emissionsklassen (z.B. Euro-5) sei das neue Sammelklageregime dagegen nicht anwendbar. Die Entscheidung ist nicht rechtskräftig.

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 rund 10 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften, darunter die AUDI AG, anhängig. Der BGH klärte in mehreren Grundsatzurteilen aus den Vorjahren wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren.

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 weiterhin Gegenstand von Klagen und Auskunftersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren sowie verschiedenen Behörden in Kanada und den USA gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, gerichtet sind.

Im November 2023 erzielte Volkswagen eine Vereinbarung zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen des Attorney General des US-Bundesstaates Texas und einiger Kommunen in Texas gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen. Nachdem das Gericht den Vergleich genehmigt hatte, wurde dieser im Januar 2024 rechtskräftig.

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 KBA 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 Nachrüstspotenziale hat das KBA 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 Risikovorsorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für die betroffenen Aggregate Softwareupdates entwickelt und nach erfolgter Freigabe durch das KBA bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kunden umgesetzt.

Die AUDI AG steht im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem KBA. 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.

// KARTELLRECHTLICHE ERMITTLUNGEN

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. EUR verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkt 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 Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Im Nachgang zur Bußgeldentscheidung der Europäischen Kommission aus Juli 2021 wurden im Vereinigten Königreich ab Ende 2021 mehrere Sammelklagen unter anderem gegen die Volkswagen AG eingereicht. Es wurden keine Rückstellungen gebildet, da eine realistische Risikoeinschätzung im aktuellen Verfahrensstadium nicht möglich ist.

Die Koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC hatte mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts analysiert und gab im April 2023 ihre Bußgeldentscheidung bekannt. Gegen die Volkswagen AG wurde kein Bußgeld verhängt und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist nicht von der Entscheidung betroffen. Gegen die AUDI AG wurde ein Bußgeld von umgerechnet knapp 3 Mio. EUR verhängt. Die AUDI AG und die Volkswagen AG legten vor dem zuständigen Gericht in Seoul (Korea) Rechtsmittel gegen die Entscheidung ein.

Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hatte, erließ im Januar 2022 ihre finale Entscheidung und stellte fest, 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 rechtskräftige Entscheidungsbegründung liegt noch nicht vor. Die Volkswagen AG, AUDI AG und Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG legten Rechtsmittel ein.

Die chinesische Wettbewerbsbehörde eröffnete wegen vergleichbaren Sachverhalten Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und erließ Auskunftersuchen. Im Juli 2024 eröffnete die brasilianische Wettbewerbsbehörde Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) ein Verfahren unter

anderem gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ebenso auf der Grundlage vergleichbaren Sachverhalts.

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) durchsuchten im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche beziehungsweise stellten förmliche Auskunftsverlangen zu. 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 leichte Nutzfahrzeuge) 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. Auch die chinesische Wettbewerbsbehörde stellte der Volkswagen AG im Juni 2024 in dieser Angelegenheit ein Auskunftersuchen zu. Zudem durchsuchte die koreanische Wettbewerbsbehörde die Volkswagen Group Korea in demselben Zusammenhang. Die Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem richtete die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG. Die Volkswagen AG reichte gegen die Auskunftersuchen der CMA im Juli 2022 Klage (judicial review) ein, weil die CMA nach Auffassung der Volkswagen AG mit den Auskunftersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage gab das Gericht im Februar 2023 statt. Nachdem die CMA im April 2023 Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt hatte, entschied das Berufungsgericht im Januar 2024 zugunsten der CMA. Die Volkswagen AG legte gegen diese Entscheidung Rechtsmittel beim Supreme Court ein. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation mit der CMA.

Darüber hinaus leiteten wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen ein. 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	31.12.2024	31.12.2023
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und ähnlichen Haftungsverhältnissen	570	634
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	10	10
<i>davon gesamtschuldnerische Haftung für Altersversorgung</i>	17	19
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	274	266
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	274	266

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	31.12.2024	31.12.2023
Unterschiedsbetrag Pensionsrückstellungen gem. § 253 (6) HGB	117	-161

FESTSTELLUNG DES JAHRESABSCHLUSSES 2024

Der Jahresabschluss 2024 wird nach Billigung durch den Aufsichtsrat der AUDI AG am 21. Februar 2025 festgestellt und freigegeben.

Ingolstadt, 10. Februar 2025

Der Vorstand

AUDI AG
85045 Ingolstadt




Dr. Gernot Döllner



Geoffrey Bouquot



Jürgen Rittersberger



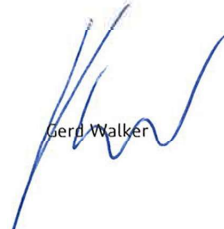
Javier Ros Hernández



Marco Schubert



Dr. Renate Vachnauer



Gerd Walker