

AUDI AG

Jahresabschluss

2023

AUDI AG ABSCHLUSS ZUM 31. DEZEMBER 2023

Bilanz der AUDI AG	3
Gewinn-und-Verlust-Rechnung der AUDI AG.....	4
Ergänzende Angaben	5
Feststellung des Jahresabschlusses 2023	11

BILANZ DER AUDI AG

AKTIVA in Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2022
Immaterielle Vermögensgegenstände	789	616
Sachanlagen	7.894	7.064
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	2.803	2.767
Technische Anlagen und Maschinen	670	619
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.186	1.777
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.235	1.901
Finanzanlagen	19.277	17.885
Anteile an verbundenen Unternehmen	6.404	6.484
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4.916	3.523
Beteiligungen	481	506
Wertpapiere des Anlagevermögens	7.476	7.372
Sonstige Ausleihungen	0	0
Anlagevermögen	27.959	25.565
Vorräte	3.864	3.717
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	489	558
Unfertige Erzeugnisse	1.272	821
Fertige Erzeugnisse und Waren	2.064	2.280
Geleistete Anzahlungen	39	58
Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	13.739	15.993
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.414	1.298
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	10.663	13.419
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	<i>4.920</i>	<i>5.034</i>
<i>davon aus Finanzverkehr</i>	<i>3.966</i>	<i>5.892</i>
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.369	1.018
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	<i>1.369</i>	<i>1.018</i>
Sonstige Vermögensgegenstände	293	257
<i>davon Restlaufzeit über 1 Jahr</i>	<i>0</i>	<i>1</i>
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	455	451
Umlaufvermögen	18.059	20.161
Rechnungsabgrenzungsposten	161	144
Bilanzsumme	46.178	45.870
PASSIVA in Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2022
Gezeichnetes Kapital	110	110
Kapitalrücklage	11.980	11.980
Gewinnrücklagen	1.417	1.417
Eigenkapital	13.507	13.507
Sonderposten mit Rücklageanteil	6	6
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.693	6.754
Steuerrückstellungen	0	0
Sonstige Rückstellungen	13.138	13.710
Rückstellungen	19.832	20.464
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	807	131
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>807</i>	<i>131</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.769	2.033
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>1.769</i>	<i>2.033</i>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.623	8.224
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	<i>3.258</i>	<i>3.263</i>
<i>davon aus Gewinnabführungsvertrag</i>	<i>3.831</i>	<i>3.546</i>
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>7.869</i>	<i>7.726</i>
<i>davon Restlaufzeit über 1 Jahr</i>	<i>754</i>	<i>497</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	227	173
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	<i>20</i>	<i>173</i>
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>227</i>	<i>173</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	498	522
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>498</i>	<i>522</i>
<i>davon aus Steuern</i>	<i>404</i>	<i>118</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>32</i>	<i>31</i>
Verbindlichkeiten	11.924	11.083
Rechnungsabgrenzungsposten	910	810
Bilanzsumme	46.178	45.870

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DER AUDI AG

in Mio. EUR	2023	2022
Umsatzerlöse	62.171	55.753
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-58.227	-50.854
Bruttoergebnis vom Umsatz	3.944	4.899
Vertriebskosten	-2.341	-2.361
Allgemeine Verwaltungskosten	-432	-434
Sonstige betriebliche Erträge	4.174	4.431
<i>davon aus der Währungsumrechnung</i>	<i>280</i>	<i>537</i>
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.721	-2.169
<i>davon aus der Währungsumrechnung</i>	<i>-447</i>	<i>-558</i>
Erträge aus Beteiligungen	130	764
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	<i>130</i>	<i>764</i>
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	875	564
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	598	204
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	<i>206</i>	<i>117</i>
<i>davon aus der Abzinsung</i>	<i>121</i>	<i>–</i>
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-412	-179
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-56	-946
<i>davon an verbundene Unternehmen</i>	<i>-56</i>	<i>-9</i>
<i>davon aus der Aufzinsung</i>	<i>0</i>	<i>-864</i>
Ergebnis vor Steuern	4.757	4.773
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-926	-1.227
Ergebnis nach Steuern	3.831	3.546
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn	-3.831	-3.546
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 2023 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.

/ DIESELTHEMATIK

Im Geschäftsjahr 2023 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik keine Sondereinflüsse zu erfassen. Im Vorjahr ergaben sich im Wesentlichen bedingt durch Rechtsrisiken negative Auswirkungen auf das Operative Ergebnis der AUDI AG in Höhe von 71 Mio. EUR.

/ 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 Privatkägern, 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 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 die weiteren beiden Angeklagten 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. Gegen einen weiteren ehemals Angeklagten hatte das Landgericht München II das Verfahren im April 2023 gegen Zahlung einer Geldauflage eingestellt.

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. Über deren Zulassung hat das Landgericht München II noch nicht entschieden.

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 Abschalteneinrichtung 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 Abschalteneinrichtungen 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 Schadenersatzansprüche 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 Schadenersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere sind die nachfolgenden Verfahren anhängig.

In Belgien ist eine Sammelklage der belgischen Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW anhängig, mit der diese die Rückzahlung des Kaufpreises oder hilfsweise die Zahlung von Schadenersatz begehrt und für die 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. Im Juli 2023 erging in der Sammelklage ein erstinstanzliches Urteil, mit dem die Volkswagen AG zur Zahlung von 5 Prozent des Kaufpreises beziehungsweise 5 Prozent der Differenz zwischen Kaufpreis und Wiederverkaufspreis verurteilt wurde, wenn ein Verbraucher ein Fahrzeug mit dem Motortyp EA 189 zwischen 1. September 2014 und 22. September 2015 erworben hat, er das Softwareupdate nicht aufgespielt hat und relevante Unterlagen zum Nachweis vorlegen kann. Das Urteil ist nicht rechtskräftig.

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, darunter die AUDI AG, gebündelt geltend gemacht; zwischenzeitlich bestätigte der Bundesgerichtshof (BGH) die Zulässigkeit des Geschäftsmodells der financialright GmbH. Nach zahlreichen Antragsrücknahmen sind derzeit noch rund 39 Tsd. Ansprüche streitgegenständlich. Für den Fall, dass werthaltige Ansprüche erneut außergerichtlich oder gerichtlich geltend gemacht werden, wurden Rückstellungen gebildet.

In England und Wales wurden Ende 2021 Klagen 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, bei Gericht eingereicht. Diese Klagen befinden sich in einem sehr frühen Verfahrensstadium. Die vollständige Klagebegründung wurde bisher keiner Konzerngesellschaft förmlich zugestellt und eine Reihe von Forderungen der Kläger ist noch nicht im Einzelnen konkretisiert.

In Frankreich ist eine Sammelklage der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) 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 Group France, die Volkswagen AG und andere Konzerngesellschaften, darunter die AUDI AG, anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In-Sammelklage. CLCV macht hauptsächlich die Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise Schadensersatz von 20-30 Prozent des Kaufpreises geltend.

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. Zudem sei das Gericht in

Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Nachdem die DEJF ihre ursprünglich unbeschränkte Berufung gegen das Urteil im Berichtsjahr ausschließlich auf die Anwendbarkeit des neuen Sammelklageregimes beschränkte, ist die Entscheidung des Gerichts in Bezug auf seine Unzuständigkeit für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande final und bindend. Das Gericht setzte das übrige Verfahren in erster Instanz bis zu einer Entscheidung des Berufungsgerichts aus.

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 25 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 im Jahr 2020 in mehreren Grundsatzurteilen wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189. Der BGH entschied, dass Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieselthematik 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 entschied der BGH in weiteren Grundsatzurteilen betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, 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 BGH 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 BGH 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.

Ende Juni 2023 verkündete der BGH Urteile in Verfahren gegen die Volkswagen AG und AUDI AG, in denen es um die Umsetzung der Rechtsprechung des EuGH zu möglichen Ansprüchen von Käufern aus dem europäischen Typgenehmigungsrecht in deutsches Recht geht. Der BGH entschied, dass Klägern beim fahrlässigen Einsatz einer unzulässigen

Abschalteinrichtung ein deliktischer Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens von 5 bis 15 Prozent des Kaufpreises grundsätzlich zusteht. Ob dieser Anspruch im Einzelfall vorliegt, müssen die Berufungsgerichte klären. Der BGH führte aus, dass es für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung ohne Bedeutung sei, ob die Grenzwerte im NEFZ-Testverfahren auch bei veränderter Funktion eingehalten würden. Nach dem BGH entfällt die Haftung, wenn den Hersteller kein Verschulden trifft, etwa weil die zuständige Behörde die Abschalteinrichtung in ihrer konkreten Ausgestaltung und unter Berücksichtigung festgestellter Kombinationen von Abschalteinrichtungen genehmigt hat oder auf Nachfrage genehmigt hätte. Im Falle eines grundsätzlichen Anspruchs auf Ersatz des Differenzschadens muss sich der Käufer zudem Nutzungsvorteile und den Wert des Fahrzeugs anrechnen lassen, soweit diese den geminderten Wert des Fahrzeugs übersteigen. Auch ein durchgeführtes Softwareupdate kann schadensmindernd zu berücksichtigen sein.

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 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., Reston (USA), und bestimmte verbundene Unternehmen. Nachdem das Gericht den Vergleich genehmigt hatte, wurde dieser im Januar 2024 rechtskräftig. Ebenfalls im November 2023 schloss Volkswagen einen Vergleich zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen zweier Kommunen (Hillsborough County (Florida) und Salt Lake County (Utah)) gegen die Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen.

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 Dieseldiagnostiken auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenziale 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 bis auf wenige Ausnahmen durch das KBA freigegeben und bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kunden umgesetzt. Für die wenigen noch ausstehenden Softwareupdates wird eine Freigabe vom KBA noch erwartet.

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. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wieder hergestellt.

// 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. Mit einer Zustellung der Klagen wird im Laufe des Jahres 2024 gerechnet. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, 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.

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 Vans bis zu 3,75t) 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. 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 prüft die Einlegung von Rechtsmitteln gegen die Entscheidung. 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	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und ähnlichen Haftungsverhältnissen	634	503
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>10</i>	<i>10</i>
<i>davon gesamtschuldnerische Haftung für Altersversorgung</i>	<i>19</i>	<i>18</i>
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	266	280
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>266</i>	<i>280</i>

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	31.12.2023	31.12.2022
Unterschiedsbetrag Pensionsrückstellungen gem. § 253 (6) HGB	161	679

FESTSTELLUNG DES JAHRESABSCHLUSSES 2023

Der Jahresabschluss 2023 wird nach Billigung durch den Aufsichtsrat der AUDI AG am 22. Februar 2024 festgestellt und freigegeben.

Ingolstadt, 19. Februar 2024

Der Vorstand



Dr. Gernot Döllner



Javier Ros Hernández



Oliver Hoffmann



Jürgen Rittersberger



Dr. Renate Vachenauer



Gerd Walker



Hildegard Wortmann