



# Audi Konzern Halbjahresfinanzbericht

1. Januar bis 30. Juni 2020



707.225

AUSLIEFERUNGEN  
MARKE AUDI



20,5 Mrd. EUR

UMSATZERLÖSE



-3,7 %

OPERATIVE  
UMSATZRENDITE



2,0 Mrd. EUR

NETTO-CASHFLOW

## AUDI KONZERN VON JANUAR BIS JUNI 2020 – KERNBOTSCHAFTEN

### **/ HALBJAHRESZAHLEN DURCH CORONAPANDEMIE ENTSCHEIDEND GEPRÄGT:**

- weltweiter Rückgang der Nachfrage und Unterbrechungen in der Lieferkette führten zu Produktionsstopps und Kurzarbeit an Audi Standorten
- Auslieferungsvolumen und finanzielle Performance von Audi durch Coronapandemie stark beeinflusst (u. a. Schließung der Handelsbetriebe, Ausgangsbeschränkungen)
- Krisenstab im Audi Konzern steuert alle Gegenmaßnahmen – Wiederanlauf der Produktion erfolgt, Sicherheitskonzepte für Mitarbeiter aktiv

### **// AUSLIEFERUNGEN AUTOMOBILE DER MARKE AUDI**

- verringern sich bei einem um -28 Prozent rückläufigen Automobilmarkt um **-22 Prozent** auf **707.225** (906.180) Fahrzeuge
- China dank starker Erholung nahezu auf Vorjahresniveau (im Halbjahr nur -3 Prozent ggü. Vj., v. a. durch lokal gefertigte Fahrzeuge; seit Mai Erholung in Europa und den USA)

### **// UMSATZERLÖSE**

- mit **20,5** (28,8) Mrd. EUR unter Vorjahr

### **// OPERATIVES ERGEBNIS**

- mit **-0,8** (2,3) Mrd. EUR negativ (vor Sondereinflüssen: -0,6 (2,3) Mrd. EUR); rückläufiges Volumen kann auf der Kostenseite nicht kompensiert werden; weiterhin Belastungen durch Bewertungseffekte von Sicherungsgeschäften; positiver Effekt aus Übertragung einer Tochtergesellschaft innerhalb des Volkswagen Konzerns; Sondereinflüsse von -0,1 (-) Mrd. EUR in Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik

### **// OPERATIVE UMSATZRENDITE**

- bei **-3,7** (8,0) Prozent (vor Sondereinflüssen: -3,1 (8,0) Prozent)

### **// NETTO-CASHFLOW**

- aufgrund erhöhter Investitionsdisziplin, aktiven Vorratsmanagements und von Einmaleffekten aus Beteiligungstransaktionen bei **2,0** (2,3) Mrd. EUR; **Netto-Liquidität** von Gewinnabführung geprägt, dennoch weiterhin hoch: **19,9** (21,8) Mrd. EUR

### **// AUSBLICK: GESAMTJAHR 2020 (AUFGRUND DES CORONAVIRUS ANGEPASST)**

- Auslieferungen und Umsatzerlöse deutlich unter Vorjahr; Operatives Ergebnis erheblich unter Vorjahr, aber klar positiv erwartet
- Netto-Cashflow unter Vorjahr erwartet; Kapitalrendite (RoI) voraussichtlich unter Vorjahr sowie unter unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 Prozent
- FuE-Quote und Sachinvestitionsquote unter Vorjahresniveau erwartet



Audi Q5

(Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 47.)


**MARKUS DUESMANN**

Vorsitzender des Vorstands und  
Vorstand für Technische Entwicklung  
und Baureihen der AUDI AG

## Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, liebe Leserinnen und Leser,

die Coronapandemie trifft unsere Branche inmitten der Transformation. Nachhaltigkeit, Elektrifizierung und Digitalisierung – viele der Herausforderungen, vor denen wir stehen, sind nicht neu. Gleichwohl bringt sie die Pandemie wie unter dem Brennglas ins Bewusstsein. Bremst diese Krise unsere Transformation? Wir sagen: Nein, denn wir haben es in der Hand.

Einerseits belastet uns die Coronakrise – die wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie haben unsere Geschäftszahlen im ersten Halbjahr stark beeinflusst. Ausgangssperren, der Rückgang der Kundennachfrage sowie unterbrochene Lieferketten haben zu massiven Volumentrüben und Produktionsstopps geführt. Im Audi Krisenstab steuern wir der Krise aktiv entgegen: Wir haben den weltweiten Wiederanlauf der Produktion außerhalb Chinas ab Ende April erfolgreich umgesetzt und zahlreiche Maßnahmen für den Gesundheitsschutz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter implementiert.

In den ersten sechs Monaten haben wir rund 22 Prozent weniger Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert als im Vorjahreszeitraum. Wir sehen bereits erste Erholungseffekte, allerdings mit großen regionalen Unterschieden: In Europa

und den USA spüren wir seit Mai Erholungseffekte, in China konnten wir sogar die stärksten Mai- und Juni-Auslieferungen aller Zeiten verzeichnen.

Trotz gegensteuernder Maßnahmen liegt das Operative Ergebnis in den ersten sechs Monaten dieses Jahres bei –750 Mio. EUR, die Operative Umsatzrendite bei –3,7 Prozent. Unser Netto-Cashflow erreichte durch eine höhere Investitionsdisziplin, aktives Vorratsmanagement und Einmaleffekte aus Beteiligungstransaktionen 2,0 Mrd. EUR. Unsere Netto-Liquidität liegt mit 19,9 Mrd. EUR weiterhin auf einem hohen Niveau.

Neben den Belastungen durch die Coronapandemie ist jede Krise auch eine Einladung zur Veränderung. Wir im neu formierten Vorstandsteam sind uns einig: Wir wollen diese Zeit gezielt nutzen, um strategische Weichen zu stellen. Wir wollen unsere Marke mit emotionalen Produkten weiter aufladen, unser progressives und nachhaltiges Produktportfolio ausbauen und nachschärfen. Dabei setzen wir auf unsere charakteristischen Stärken wie Premiumqualität, Design sowie Fahrdynamik und ergänzen sie um digitale Innovationen.

Greifbar wird diese Vision im Projekt Artemis. Mit agilen Prozessen und unserem Anspruch von vernetzter und nachhaltiger Premiummobilität werden wir in kurzer Zeit zusätzliche hocheffiziente Elektromodelle entwickeln. Der Audi e-tron zeigt bereits jetzt das Potenzial, das in unseren vollelektrischen Modellen steckt: Er ist Weltmarktführer im Segment der elektrischen Oberklasse-SUV und in Europa sogar das meistverkaufte Elektro-SUV überhaupt. Und auch in Deutschland ist Audi im ersten Halbjahr die erfolgreichste Premiummarke beim Absatz von Elektromodellen. Unsere ambitionierte Roadmap E verfolgen wir konsequent und werden unser Portfolio bis 2025 auf rund 20 reine Elektromodelle erweitern.

Zeitgleich sehen wir die zunehmende Entwicklung des Autos hin zum vernetzten Mobile Device. Die Schaffung eines weitreichenden Ökosystems rund um das Automobil prägen wir im Volkswagen Konzern künftig federführend in der Car.Software-Organisation. Unser Ziel ist eine digitale Plattform für alle Konzernmarken. Der Schritt zu einer eigenständigen und markenübergreifenden Einheit ist in dieser Form in der Automobilindustrie beispiellos. Und notwendig: Denn schon in wenigen Jahren werden das Betriebssystem eines Autos und seine Vernetzung mit einer hochsicheren Daten-Cloud den entscheidenden Unterschied machen.

Mit der Car.Software-Organisation positionieren wir uns klar als treibende Kraft der digitalen Transformation und erzielen gleichzeitig hohe Konzernsynergien und Skaleneffekte.

Das aktuelle Geschäftsjahr stellt uns vor nie da gewesene Herausforderungen. Die Entwicklung der Coronapandemie und die Erholung der Märkte werden die Geschäftsentwicklung in der zweiten Jahreshälfte bestimmen. Es ist eine Zeit der Ungewissheit und des Umbruchs, der wir gemeinsam eine klare Botschaft entgegenstellen: Wir werden die Krise meistern. Uns stärkt die solide Basis von Audi: die Kompetenzen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und unser robustes finanzielles Fundament. Mit Innovationskraft und Pioniergeist werden wir technologische Führung und „Vorsprung durch Technik“ neu unter Beweis stellen.

Herzliche Grüße



Markus Duesmann

## ZWISCHENLAGEBERICHT DES AUDI KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2020

### BESONDERE EREIGNISSE

#### **/ WELTWEITE AUSBREITUNG DES CORONAVIRUS (SARS-COV-2)**

Ende Dezember 2019 wurden erste Fälle einer Krankheit, die durch ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren (SARS-CoV-2) hervorgerufen wurde, in China bekannt. Weltweit stieg die Anzahl der Infizierten in den ersten sechs Monaten des Jahres 2020 stark an – jedoch mit regional unterschiedlicher Ausprägung. Um die Ausbreitung des SARS-CoV-2 zu verlangsamen und die dadurch hervorgerufene Pandemie einzudämmen, haben seit dem ersten Quartal 2020 weltweit zahlreiche Regierungen Maßnahmen ergriffen. Dazu zählen beispielsweise Ausgangsbeschränkungen, die zu massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens geführt haben. Vor allem in Europa und Asien wurden im zweiten Quartal viele der zur Eindämmung der Coronapandemie ergriffenen Maßnahmen sukzessive wieder gelockert. Dazu gehörten unter anderem die teilweise Aufhebung von Grenzkontrollen und Reisebeschränkungen, die Reduzierung von Ausgangsbeschränkungen sowie erweiterte Öffnungen von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen. Zudem wurden von der Europäischen Kommission sowie von zahlreichen Regierungen in Europa Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet. Auch außerhalb Europas wurden von den Regierungen konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens infolge der Coronapandemie entgegenzuwirken.

Die Folgen der Pandemie stellen die gesamte Wirtschaft und auch Audi, insbesondere durch den Rückgang der Kundennachfrage und durch Engpässe bei Lieferanten, vor große Herausforderungen. An den deutschen Standorten Ingolstadt und Neckarsulm führte dies zu Produktionsstopps und damit zur Einführung von Kurzarbeit in betroffenen Bereichen. Ebenso kam es zu Produktionsstopps an zahlreichen ausländischen Standorten. Seit Ende April wird die Automobilproduktion an den Audi Standorten schrittweise wieder hochgefahren.

Um die Krise aktiv zu managen, wurde ein geschäftsbereichsübergreifender Krisenstab gegründet, der seitdem alle Maßnahmen steuert und auch den schrittweisen Wiederanlauf der Produktion unter Sicherstellung von Schutzmaßnahmen koordiniert. Die Gesundheit unserer Mitarbeiter steht hierbei an erster Stelle. Gleichzeitig lag der Fokus im Berichtszeitraum darauf, die Kernprozesse stabil zu halten und die Zahlungsabflüsse zu optimieren, um die Handlungsfähigkeit von Audi sicherzustellen. Neben den nachfrage- und lieferkettenbedingten Produktionsstopps beeinflussten auch die Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten aufgrund der Coronapandemie das Ergebnis des Audi Konzerns im ersten Halbjahr 2020 signifikant.

Im Berichtszeitraum gab es insgesamt eine Vielzahl an Auswirkungen auf den Audi Konzern, die in diesem Halbjahresfinanzbericht näher beschrieben sind.

#### **/ VOLKSWAGEN AG PLANT VOLLSTÄNDIGE ÜBERNAHME DER AUDI AKTIEN**

Im Zuge einer Neustrukturierung von Kompetenzen und Verantwortlichkeiten im Volkswagen Konzern plant die Volkswagen AG, Wolfsburg, über einen aktienrechtlichen Squeeze-out ihre Beteiligung an der AUDI AG, Ingolstadt, von derzeit 99,64 Prozent auf 100 Prozent zu erhöhen. Zu diesem Zweck hat die Volkswagen AG der AUDI AG im Februar 2020 ein Übertragungsverlangen übermittelt, wonach die Durchführung des aktienrechtlichen Squeeze-out auf der 131. Ordentlichen Hauptversammlung der AUDI AG am 31. Juli 2020 beschlossen werden soll. Mit der Ad-hoc-Mitteilung der AUDI AG vom 16. Juni 2020 wurde die von der Volkswagen AG festgelegte Barabfindung für die Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre der AUDI AG in Höhe von 1.551,53 EUR je Aktie veröffentlicht. Die Mitbestimmung der Beschäftigten und die Eigenständigkeit der Marke im Konzernverbund sind ebenso wie die Rechtsform als Aktiengesellschaft vom Squeeze-out unberührt.

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 47.



Audi A3 Limousine

### / PERSONELLE VERÄNDERUNGEN

Mit Wirkung vom 1. März 2020 übernahm Dr. Arno Antlitz als Vorstand den Geschäftsbereich Finanz, China und Recht der AUDI AG, welcher bisher von Alexander Seitz geführt wurde. Des Weiteren wurden mit Wirkung vom 1. April 2020 folgende Veränderungen im Vorstand der AUDI AG wirksam: Markus Duesmann übernahm die Zuständigkeit als Vorstandsvorsitzender der AUDI AG und folgte damit auf Abraham Schot. Darüber hinaus folgte Dirk Große-Loheide auf Dr. Bernd Martens im Vorstandsressort Beschaffung und IT, während Dr. Sabine Maaßen ab demselben Zeitpunkt den Geschäftsbereich Personal und Organisation von Wendelin Göbel übernommen hat.

Auf eigenen Wunsch schied Hans-Joachim Rothenpieler, bisher verantwortlich für das Vorstandsressort Technische Entwicklung, mit Ablauf des 18. Juni 2020 aus dem Unternehmen aus. Der Geschäftsbereich Technische Entwicklung wird seitdem zusätzlich von Markus Duesmann geleitet. In diesem Zuge begann auch eine Neuausrichtung des Entwicklungsressorts mit besonderem Fokus auf Prozessqualität im Produktentstehungsprozess. Taggleich beschloss der Aufsichtsrat, die bisherige Baureihenorganisation in einen neuen Geschäftsbereich „Baureihen“ mit dem Fokus auf das Fahrzeugprojektgeschäft zu überführen. Die Leitung dieses neuen Vorstandsressorts übernahm Markus Duesmann in Personalunion.

6

## GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN <sup>1)</sup>

### Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts und Automobilmärkte ausgewählter Länder/Regionen

	Bruttoinlandsprodukt [in %]		Automobilmärkte [in Fahrzeuge]		
	1-6/2020	1-6/2019	1-6/2020	1-6/2019	Δ in %
Europa	-8,3	1,5	5.930.716	9.480.950	-37,4
davon: Westeuropa	-8,8	1,4	4.636.168	7.748.035	-40,2
davon: Deutschland	-6,8	0,7	1.210.622	1.849.000	-34,5
Großbritannien	-11,1	1,7	652.818	1.269.245	-48,6
Italien	-11,6	0,3	585.884	1.088.110	-46,2
Spanien	-12,0	2,1	369.549	749.865	-50,7
Frankreich	-11,3	1,7	715.380	1.163.307	-38,5
davon: Zentral-/Osteuropa	-5,9	1,3	1.294.548	1.732.915	-25,3
davon: Russland	-5,4	0,8	594.970	774.016	-23,1
China <sup>2)</sup>	-3,1	6,4	7.985.313	10.243.129	-22,0
Japan	-5,6	0,8	1.844.239	2.310.298	-20,2
USA	-5,2	2,5	6.441.572	8.438.518	-23,7
Kanada	-6,0	1,7	643.434	979.718	-34,3
Mexiko	-10,3	0,0	436.445	640.510	-31,9
Brasilien	-7,6	0,9	765.247	1.251.769	-38,9
<b>Weltweit</b>	<b>-5,6</b>	<b>2,7</b>	<b>28.674.204</b>	<b>39.866.925</b>	<b>-28,1</b>

1) Die Vorjahreswerte haben sich gegebenenfalls aufgrund aktualisierter Daten verändert; die Zahlen des ersten Halbjahres 2020 sind vorläufig.

2) chinesischer Automobilmarkt inkl. Hongkong

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 47.



Audi TT Roadster

### **/ WELTWIRTSCHAFTLICHE LAGE**

Bedingt durch die globale Verbreitung des Coronavirus wurden seitens zahlreicher Regierungen restriktive Maßnahmen – zum Beispiel Grenzschießungen und umfangreiche Kontaktbeschränkungen – ergriffen, die zu massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens geführt haben. Im Zuge der daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite ging das Wachstum der Weltwirtschaft im ersten Halbjahr 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich um -5,6 (2,7) Prozent zurück. Dabei waren einzelne Länder aufgrund zeitlich versetzter Infektionsverläufe und Maßnahmen unterschiedlich stark beeinträchtigt. Die Regierungen vieler betroffener Länder haben weitreichende Maßnahmen zur Eindämmung der Coronapandemie eingeleitet und mit zum Teil erheblichen fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen einer sich abzeichnenden Wirtschaftskrise entgegengesteuert. Im Verlauf des zweiten Quartals 2020 nahmen die Regierungen zahlreicher Länder die Einschränkungen teilweise wieder zurück. Die chinesische Wirtschaft konnte im zweiten Quartal 2020 bereits eine positive Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts verzeichnen. Das vergleichsweise niedrige Zinsniveau sank im Berichtszeitraum weiter. Die Währungen einiger Schwellenländer werteten im ersten Halbjahr 2020 merklich ab. Zudem reduzierten sich die Preise für viele für

Audi relevante Rohstoffe gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich und auf den Kapitalmärkten kam es im ersten Halbjahr 2020 zu erheblichen Schwankungen der Wertpapierkurse.

### **/ INTERNATIONALE AUTOMOBILKONJUNKTUR**

Im ersten Halbjahr 2020 ist die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahreszeitraum aufgrund der Coronapandemie um -28,1 Prozent auf 28,7 (39,9) Mio. Fahrzeuge erheblich zurückgegangen. Von dem Einbruch waren alle Regionen betroffen. Überdurchschnittliche Einbußen verzeichnete insbesondere die Region Westeuropa mit -40,2 Prozent auf 4,6 (7,7) Mio. Fahrzeuge. Deutlich rückläufig fiel die Nachfrage in der Region Zentral- und Osteuropa mit -25,3 Prozent auf 1,3 (1,7) Mio. Fahrzeuge, in China inklusive Hongkong mit -22,0 Prozent auf 8,0 (10,2) Mio. Fahrzeuge und in den USA mit -23,7 Prozent auf 6,4 (8,4) Mio. Fahrzeuge aus.

### **/ INTERNATIONALE MOTORRADKONJUNKTUR**

Die Motorradmärkte im Hubraumsegment über 500 ccm verzeichneten von Januar bis Juni 2020 pandemiebedingt einen deutlichen Nachfragerückgang von -14,7 Prozent. Insbesondere die europäischen Motorradmärkte waren in erheblichem Maße vom Rückgang betroffen.

## **PRODUKTION**

Der Audi Konzern produzierte in der ersten Hälfte des Jahres 2020 insgesamt 675.647 (920.677) Automobile und 24.157 (34.759) Motorräder. Auf die Premiummarke Audi entfielen 672.416 (916.084) Automobile. Darin enthalten sind 278.596 (267.104) Audi Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.,

Changchun (China), lokal gefertigt wurden. Die Automobili Lamborghini S.p.A. produzierte im Berichtszeitraum an ihrem Unternehmenssitz in Sant'Agata Bolognese (Italien) 3.231 (4.593) Fahrzeuge der Marke Lamborghini.

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 47.



Audi e-tron Sportback

Der Rückgang im Segment Automobile um –26,6 Prozent zum Vorjahreszeitraum ist vor allem auf die weltwirtschaftliche Lage im Kontext der Ausbreitung des Coronavirus zurückzuführen. So passten wir im Verlauf des ersten Quartals 2020 unsere Produktion nicht nur aufgrund der deutlich reduzierten Nachfrage an, sondern reagierten damit sowohl auf Versorgungsengpässe als auch auf behördliche Vorgaben einiger Länder zu verordneten Produktionsschließungen. Die Fertigungsunterbrechung wirkte sich in den chinesischen Werken insbesondere im Februar 2020 aus. Erfreulicherweise stabilisierte sich unser Produktionsvolumen in China bereits im März und konnte sogar bis Ende Juni 2020 kumuliert im Vorjahresvergleich um 4,3 Prozent gesteigert werden. Das assoziierte Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), fertigte im Berichtszeitraum erstmalig den Audi Q3 Sportback lokal in Tianjin, China.

An den europäischen Standorten wurde die Produktion dagegen erst ab Mitte März 2020 kontrolliert heruntergefahren. Seit Ende April 2020 erfolgt hier das schrittweise Wiederhochfahren der Produktion, während unser mexikanisches Werk in San José Chiapa aufgrund des verzögerten Verlaufs der Pandemie in Mexiko erst im Juni wieder mit der Produktion beginnen konnte.

In Ingolstadt startete im ersten Halbjahr 2020 die Produktion des neuen Audi A3 Sportback und der neuen Audi A3 Limousine. Damit wurde ein wichtiger Meilenstein beim Generationswechsel der A3 Familie erreicht.

#### Automobilproduktion der Marke Audi nach Werken

	1–6/2020	1–6/2019
<b>Inland</b>	<b>204.818</b>	<b>331.989</b>
Ingolstadt	136.360	235.690
Neckarsulm	68.458	96.299
<b>Ausland</b>	<b>467.598</b>	<b>584.095</b>
Changchun (China)	199.226	207.290
Győr (Ungarn)	65.613	87.185
Foshan (China)	49.704	50.992
Bratislava (Slowakei)	41.159	67.650
San José Chiapa (Mexiko)	36.174	90.721
Tianjin (China)	29.666	8.822
Martorell (Spanien)	29.034	51.829
Brüssel (Belgien)	15.751	16.978
São José dos Pinhais (Brasilien)	1.003	867
Aurangabad (Indien)	268	1.761
<b>Marke Audi</b>	<b>672.416</b>	<b>916.084</b>

#### Automobilproduktion nach Modellen <sup>1)</sup>

	1–6/2020	1–6/2019
Audi A1 Sportback	29.032	51.814
Audi Q2 <sup>2)</sup>	45.398	65.101
Audi A3 Sportback	50.880	65.642
Audi A3 Limousine	37.209	50.208
Audi A3 Cabriolet	3.924	6.335
Audi Q3	65.179	88.440
Audi Q3 Sportback	22.005	141
Audi TT Coupé	3.066	7.819
Audi TT Roadster	1.105	2.282
Audi A4 Limousine	77.141	115.803
Audi A4 Avant	22.410	43.700
Audi A4 allroad quattro	2.770	3.989
Audi A5 Sportback	14.404	36.512
Audi A5 Coupé	1.993	7.522
Audi A5 Cabriolet	3.830	7.173
Audi Q5	102.820	142.538
Audi A6 Limousine	95.109	81.646
Audi A6 Avant	17.377	30.858
Audi A6 allroad quattro	4.059	294
Audi A7 Sportback	6.883	8.979
Audi e-tron	11.096	16.862
Audi e-tron Sportback	4.655	116
Audi Q7	26.400	42.029
Audi Q8	14.759	25.961
Audi A8	8.096	13.117
Audi R8 Coupé	508	792
Audi R8 Spyder	308	411
<b>Marke Audi</b>	<b>672.416</b>	<b>916.084</b>
Lamborghini Urus	1.967	2.944
Lamborghini Huracán	871	1.117
Lamborghini Aventador	393	532
<b>Marke Lamborghini</b>	<b>3.231</b>	<b>4.593</b>
<b>Segment Automobile</b>	<b>675.647</b>	<b>920.677</b>

1) Die Tabelle enthält 278.596 (267.104) Audi Modelle, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), hergestellt wurden.

2) Darin enthalten sind 520 (38) vollelektrische Audi Q2 L e-tron, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), für den chinesischen Markt gefertigt wurden.

### Produktion von Motoren und elektrischen Antrieben

	1-6/2020	1-6/2019
Audi Hungaria Zrt.	719.876	1.063.585
Automobili Lamborghini S.p.A.	380	520
<b>Motoren und elektrische Antriebe</b>	<b>720.256</b>	<b>1.064.105</b>

Der Audi Konzern fertigte im ersten Halbjahr 2020 insgesamt 720.256 (1.064.105) Motoren und elektrische Antriebe. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ging die Produktion bedingt durch die Folgen der Coronapandemie um -32,3 Prozent zurück. Die Audi Hungaria Zrt. im ungarischen Győr reagierte Mitte März mit dem kontrollierten Herunterfahren der Produktion. Seit Mitte April erfolgt jedoch der schrittweise Wiederanlauf der Fertigung von Motoren und elektrischen Antrieben.

### Motorradproduktion

	1-6/2020	1-6/2019
Scrambler	4.706	6.277
Naked/Sport Cruiser (Diavel, Monster, Streetfighter)	8.731	10.050
Dual/Hyper (Hypermotard, Multistrada)	5.321	11.879
Sport (SuperSport, Panigale)	5.399	6.553
<b>Segment Motorräder - Marke Ducati</b>	<b>24.157</b>	<b>34.759</b>

Die Marke Ducati produzierte in den ersten sechs Monaten 2020 weltweit insgesamt 24.157 (34.759) Motorräder. Der Rückgang in Höhe von -30,5 Prozent ist ebenfalls auf die Auswirkungen der Coronapandemie zurückzuführen. Am Unternehmenssitz in Bologna (Italien) wurden 19.620 (30.159) Zweiräder gefertigt. Zudem stellte Ducati im gleichen Zeitraum 4.011 (4.261) Motorräder am thailändischen Standort Amphur Pluakdaeng her. Darüber hinaus wurden 526 (339) Zweiräder in Manaus (Brasilien) im Rahmen einer Auftragsfertigung produziert.



Lesen Sie mehr zu den **Produktionsstandorten** der jeweiligen Modelle im **Audi Finanzbericht 2019** auf der **Seite 10**.

## VERTRIEB UND AUSLIEFERUNGEN <sup>1)</sup>

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 lieferte der Audi Konzern weltweit 710.792 (910.760) Automobile an Kunden aus. Von der Marke Audi wurden 707.225 (906.180) Fahrzeuge an Kunden übergeben. Mit dem pandemiebedingten

Rückgang von -22,0 Prozent entwickelten sich die Auslieferungen der Marke Audi besser als die mit -28,1 Prozent deutlich rückläufige Gesamtmarktnachfrage. Nachdem im Februar 2020 vor allem der chinesische Markt durch die Folgen der

<sup>1)</sup> Die Vorperiodenwerte wurden geringfügig angepasst.

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 47.



Audi A4 Limousine

Coronapandemie belastet war, breitete sich im Laufe des Monats März die Pandemie in weiteren wichtigen Märkten aus. Insbesondere gesetzliche Maßnahmen wie das Schließen der Handelsbetriebe und Ausgangsbeschränkungen führten zu signifikanten Rückgängen unserer Auslieferungen. In China zeichnet sich seit März 2020 eine deutliche Erholung in den Auslieferungszahlen ab. Kumuliert für das Halbjahr 2020 lagen die Auslieferungen an Kunden in China lediglich –3,2 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Auch in Europa konnten schrittweise seit April 2020 durch Lockerungen der Behörden Handelsbetriebe wiedereröffnen. Gemäß den jeweiligen Bestimmungen der unterschiedlichen Bundesstaaten hatten einzelne Händler in den USA ebenfalls ab April 2020 wieder geöffnet. Seitdem ist ein Anziehen der Kundennachfrage und damit der Bestelleingänge in den europäischen und nordamerikanischen Märkten erkennbar, allerdings mit starken regionalen Unterschieden.

Trotz der im Berichtszeitraum insgesamt rückläufigen Auslieferungen an Kunden konnten die Baureihen Audi e-tron und Audi A6 sowie die Audi Q3 Familie eine positive Entwicklung gegenüber dem Vorjahr verzeichnen.

#### Auslieferungen Automobile an Kunden der Marke Audi nach Regionen

	1–6/2020	1–6/2019
Europa	265.047	419.460
davon: Westeuropa	246.862	396.220
<i>davon: Deutschland</i>	98.381	152.431
<i>Großbritannien</i>	40.399	81.196
<i>Italien</i>	21.541	34.944
<i>Frankreich</i>	18.539	30.141
<i>Spanien</i>	16.726	28.842
<i>Belgien</i>	10.172	16.427
davon: Zentral-/Osteuropa	18.185	23.240
<i>davon: Russland</i>	6.152	7.313
<i>China inkl. Hongkong</i>	302.512	312.502
<i>Japan</i>	9.272	11.291
<i>USA</i>	76.210	101.440
<i>Kanada</i>	10.647	15.968
<i>Mexiko</i>	3.703	5.966
<i>Brasilien</i>	2.585	3.532
<i>Übrige Märkte</i>	37.249	36.021
<b>Weltweit</b>	<b>707.225</b>	<b>906.180</b>

#### Auslieferungen Automobile an Kunden nach Modellen <sup>2)</sup>

	1–6/2020	1–6/2019
Audi A1	–	141
Audi A1 Sportback	30.953	45.744
Audi Q2 <sup>3)</sup>	53.283	67.153
Audi A3	–	13
Audi A3 Sportback	48.714	80.596
Audi A3 Limousine	40.224	55.094
Audi A3 Cabriolet	3.417	5.749
Audi Q3	71.204	85.682
Audi Q3 Sportback	19.820	117
Audi TT Coupé	3.234	5.428
Audi TT Roadster	1.251	2.160
Audi A4 Limousine	73.101	118.875
Audi A4 Avant	27.560	44.978
Audi A4 allroad quattro	3.273	3.283
Audi A5 Sportback	23.301	39.809
Audi A5 Coupé	3.517	7.443
Audi A5 Cabriolet	4.457	6.527
Audi Q5	109.192	134.639
Audi A6 Limousine	95.133	75.425
Audi A6 Avant	15.772	33.606
Audi A6 allroad quattro	3.734	873
Audi A7 Sportback	7.209	9.969
Audi e-tron	16.898	9.444
Audi e-tron Sportback	743	–
Audi Q7	25.386	41.033
Audi Q8	15.993	21.192
Audi A8	9.263	10.245
Audi R8 Coupé	354	666
Audi R8 Spyder	239	296
<b>Marke Audi</b>	<b>707.225</b>	<b>906.180</b>
Lamborghini Urus	2.064	2.693
Lamborghini Huracán	1.052	1.211
Lamborghini Aventador	432	649
<b>Marke Lamborghini</b>	<b>3.548</b>	<b>4.553</b>
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	19	27
<b>Segment Automobile</b>	<b>710.792</b>	<b>910.760</b>

2) Die Tabelle enthält 283.821 (279.276) ausgelieferte Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden.

3) Darin enthalten sind 1.718 (–) vollelektrische Audi Q2 L e-tron für den chinesischen Markt.

Im April 2020 wurde mit dem Audi A3 Sportback die neue Generation der Audi A3 Familie erstmals rein digital den Händlern vorgestellt und sukzessive in die Märkte eingeführt. Weitere Derivate, wie die Audi A3 Limousine, der Audi A3 g-tron sowie ein Plug-in-Hybridmodell, werden das Portfolio im Jahresverlauf ergänzen.

Voll elektrisch startete in Europa im Mai 2020 das zweite Modell der erfolgreichen Audi e-tron Baureihe, der Audi e-tron Sportback, welcher seitdem schrittweise in weitere Märkte eingeführt wird. Nach der bereits im ersten Quartal 2020 bestellbaren Audi A6 Limousine TFSI e folgte im Juni 2020 mit dem Audi A6 Avant TFSI e quattro ein weiterer Plug-in-Hybrid. Damit ergänzten wir unsere Modellpalette um drei zusätzliche elektrische Modelle.

Die Marke Lamborghini lieferte in den ersten sechs Monaten des Jahres 2020 insgesamt 3.548 (4.553) Fahrzeuge an Kunden aus. Infolge der weltweiten Ausbreitung der Coronapandemie reduzierten sich die Auslieferungen trotz eines stabilen Auftragsbestands um -22,1 Prozent im Vergleich zur Vorjahresperiode.

#### Auslieferungen Motorräder an Kunden

	1-6/2020	1-6/2019
Scrambler	4.730	6.966
Naked/Sport Cruiser (Diavel, Monster, Streetfighter)	7.409	8.042
Dual/Hyper (Hypermotard, Multistrada)	6.496	10.501
Sport (SuperSport, Panigale)	5.397	6.213
<b>Segment Motorräder – Marke Ducati</b>	<b>24.032</b>	<b>31.722</b>

Die Auslieferungen an Kunden der Marke Ducati betragen im ersten Halbjahr 2020 weltweit 24.032 (31.722) Motorräder. Der starke Rückgang von -24,2 Prozent im Vorjahresvergleich ist auch in diesem Fall auf die Folgen der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus zurückzuführen. Doch ist im Segment Motorräder seit Beginn der Lockerungen eine positive Tendenz bei den Auslieferungen zu erkennen. Diese lagen im Juni 2020 um 9,8 Prozent über dem Vorjahresvergleichsmonat.

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 47.



## Im Berichtszeitraum eingeführte Audi und Lamborghini Modelle

### Q1/2020

#### Elektrische Modelle



Audi A6 Limousine TFSI e

#### Modelle mit konventionellem Antrieb



Audi R8 V10 RWD  
Coupé/Spyder



Audi A5/S5 Familie



Lamborghini  
Huracán EVO RWD

### Q2/2020

#### Elektrische Modelle



Audi e-tron Sportback



Audi A6 Avant TFSI e

#### Modelle mit konventionellem Antrieb



Audi RS 5  
Sportback/Coupé



Audi A3 Sportback



Lamborghini  
Huracán EVO RWD Spyder

Neues Modell ohne Vorgänger // Neues Modell // Produktaufwertung

## Im Berichtszeitraum eingeführte Ducati Modelle

Das erste neue Modell, das im Jahr 2020 an die Händler ausgeliefert wurde, war die Panigale V2 mit zahlreichen Verbesserungen hinsichtlich Optik und Leistung. Die neue Panigale V4 mit einer Reihe von Optimierungen ist ebenfalls bereits bei den Händlern verfügbar.

Im März 2020 kam dann die neue Streetfighter V4 auf den Markt, die seitdem auch in der S-Version angeboten wird. Neu im Modelljahr 2020 ist zudem die Multistrada 1260 S Grand Tour, eine spezielle Version der 1260 S.

Des Weiteren wurden für das Jahr 2020 zwei neue Icon Dark Modelle der Scrambler Reihe präsentiert: Seit Ende März 2020 sind die Scrambler 1100 PRO und die Scrambler 1100 Sport PRO verfügbar.

Im Juni 2020 wurde mit der Produktion und Auslieferung der auf 500 Stück limitierten Ausgabe der Superleggera V4 begonnen. Ebenfalls im Juni präsentierte Ducati die neue Hypermotard 950 RVE. Sie wurde im selben Monat an die Händler übergeben und zeichnet sich durch eine spezielle „Graffiti“-Lackierung aus.

## FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

### / ÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Der Volkswagen Konzern bündelt seit dem 1. Januar 2020 in der Car.Software-Organisation Beteiligungen und Tochterunternehmen, die Software im Fahrzeug und für weitere digitale Anwendungen entwickeln. In diesem Zusammenhang veräußerte Audi im Januar 2020 die bis zum 31. Dezember 2019 als vollkonsolidierte Holdinggesellschaft ohne eigenen Geschäftsbetrieb in den Konzernabschluss einbezogene Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim.

Zudem wurde zum 30. März 2020 die Audi Japan Sales K.K., Tokio (Japan), innerhalb des Volkswagen Konzerns veräußert.

Bereits am 12. Juli 2019 hat die Volkswagen AG, Wolfsburg, bekanntgegeben, dass sie zusammen mit der Ford Motors Corporation, Dearborn (USA), in das auf Softwareplattformen für autonomes Fahren spezialisierte Unternehmen Argo AI, Pittsburgh (USA), investieren wird und dies unter anderem durch die Einbringung der vollkonsolidierten AUDI AG Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, erfolgt. Die Einbringung der Autonomous Intelligent Driving GmbH erfolgte zum 1. Juni 2020. Die AUDI AG hat die Gesellschaft zuvor zum 1. Juni 2020 innerhalb des Volkswagen Konzerns veräußert.

Darüber hinaus gab es keine Veränderungen des Konsolidierungskreises.

### / BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Die AUDI AG hält 5 Prozent der Anteile an der FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (China), die unter anderem Fahrzeuge der Marke Audi für den chinesischen Markt herstellt und vertreibt. Die AUDI AG hat am

15. Mai 2020 im Rahmen eines Treuhandvertrages das wirtschaftliche Eigentum an 4 Prozent der Anteile an der FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., an die Volkswagen AG übertragen. Die At-Equity-Bewertung basiert nunmehr auf einem Anteil von einem Prozent. Durch die Repräsentanz im Geschäftsführungs- und Aufsichtsorgan dieses Unternehmens ist die AUDI AG unverändert in der Lage, einen maßgeblichen Einfluss auszuüben.

Im Januar 2020 wurde bei der THERE Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), eine Kapitalerhöhung vorgenommen, an der Audi teilgenommen hat.

Im Dezember 2019 wurde der Einstieg weiterer Investoren bei der HERE International B.V., Eindhoven (Niederlande), bekanntgegeben. Nach dem im Dezember 2019 erfolgten Signing erwarben Mitsubishi Corporation (MC), Tokio (Japan), und Nippon Telegraph and Telephone Corporation of Japan (NTT), Tokio (Japan), zum 29. Mai 2020, nach Zustimmung aller Kartellbehörden, gemeinsam 30 Prozent der Anteile an der HERE International B.V. Der Anteil der THERE Holding B.V. an der HERE International B.V. reduzierte sich von rund 85 Prozent auf rund 60 Prozent. Als Folge des Anteilsverkaufs fand auf Ebene der THERE Holding B.V. im Juni 2020 eine Kapitalherabsetzung statt.

Die Beteiligungsquote von Audi an der THERE Holding B.V. beträgt weiterhin rund 29,7 Prozent.

### / ERTRAGSLAGE

Im ersten Halbjahr 2020 lagen die Umsatzerlöse des Audi Konzerns bei 20.476 (28.761) Mio. EUR. Der Rückgang im Vorjahresvergleich ist dabei insbesondere auf die geringere Nachfrage im Zusammenhang mit der Coronapandemie und in der Folge weniger abgesetzte Fahrzeuge und Motorräder zurückzuführen.

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 47.



Audi A1 citycarver

Im Segment Automobile erwirtschafteten wir Umsatzerlöse in Höhe von 20.144 (28.325) Mio. EUR. Dabei reduzierte sich der Umsatz aus dem Verkauf von Fahrzeugen der Marke Audi marktbedingt auf 13.566 (20.517) Mio. EUR. Eine positive Umsatzentwicklung im Vorjahresvergleich verzeichnete unser vollelektrischer Audi e-tron.

Mit 3.983 (4.154) Mio. EUR erreichten die Umsatzerlöse aus Motoren, Aggregaten und Teilelieferungen annähernd das Vorjahresniveau. Positiv wirkten hier die Teilelieferungen für unsere lokale Fertigung in China.

Infolge der Coronapandemie entwickelten sich die Umsatzerlöse der Marke Lamborghini mit 766 (978) Mio. EUR gegenüber dem Vorjahreszeitraum rückläufig.

Im Segment Motorräder erwirtschaftete die Marke Ducati Umsatzerlöse in Höhe von 331 (435) Mio. EUR. Der Rückgang ist dabei ebenfalls auf die Auswirkungen der Coronapandemie zurückzuführen.

#### Verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung Audi Konzern

in Mio. EUR	1-6/2020	1-6/2019
Umsatzerlöse	20.476	28.761
Herstellungskosten	-19.596	-24.597
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>880</b>	<b>4.163</b>
Vertriebskosten	-1.365	-1.598
Allgemeine Verwaltungskosten	-321	-331
Sonstiges betriebliches Ergebnis	56	66
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>-750</b>	<b>2.300</b>
Finanzergebnis	836	280
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>86</b>	<b>2.580</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	3	-588
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>88</b>	<b>1.992</b>

Die Herstellungskosten des Audi Konzerns reduzierten sich im Zeitraum von Januar bis Juni 2020 im Wesentlichen volumenbedingt auf 19.596 (24.597) Mio. EUR. Des Weiteren beeinflussten Aufwendungen für das Vorruhestandsprogramm im Zusammenhang mit „Audi.Zukunft“ die Herstellungskosten negativ. Dementgegen wirkten arbeitsorganisatorische Maßnahmen sowie ein deutlicher Rückgang der Sachgemeinkosten auch dank des Audi Transformationsplans vorteilhaft auf die Herstellungskosten. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen bei 1.732 (2.214) Mio. EUR. Dabei reduzierten sich die Entwicklungskosten im Audi Konzern im Wesentlichen

durch die Bündelung der Softwareentwicklung bei der Car.Software-Organisation innerhalb des Volkswagen Konzerns. Darüber hinaus wirkte eine stärkere Fokussierung der Projektmittel aufwandsmindernd. Der starke Rückgang der Umsatzerlöse führte damit zu einer Forschungs- und Entwicklungskostenquote in Höhe von 8,5 (7,7) Prozent. Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2020 im Audi Konzern 578 (571) Mio. EUR an Entwicklungsleistungen aktiviert, was einer Aktivierungsquote von 33,4 (25,8) Prozent entspricht. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die im vierten Quartal 2019 geänderte Abgrenzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zurückzuführen. Seitdem stellen in der Regel im Segment Automobile die Marken die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten dar. Detaillierte Erläuterungen können den entsprechenden Kapiteln des Finanzberichts 2019 entnommen werden. Der ergebniswirksame Forschungs- und Entwicklungsaufwand lag im Berichtszeitraum bei 1.748 (2.126) Mio. EUR. Darin enthalten sind auch die Abschreibungen und Zuschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 594 (483) Mio. EUR. Die Forschungskosten und die nicht aktivierten Entwicklungskosten betragen 1.154 (1.643) Mio. EUR.

Die Vertriebskosten des Audi Konzerns verringerten sich im Wesentlichen aufgrund eingeschränkter Vertriebsaktivitäten während der Hochphase der Coronapandemie in den ersten sechs Monaten auf 1.365 (1.598) Mio. EUR.

Die Allgemeinen Verwaltungskosten beliefen sich im Berichtszeitraum auf 321 (331) Mio. EUR.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis des Audi Konzerns betrug im ersten Halbjahr 56 (66) Mio. EUR. Der Verkauf der Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, hatte einen positiven Effekt in Höhe von 495 Mio. EUR. Weitere wesentliche Treiber des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses waren auch die Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten, die zu erheblichen negativen Fair-Value-Bewertungs- und Abrechnungseffekten bei Rohstoffsicherungen und negativen Währungseinflüssen von -281 (-47) Mio. EUR führten. Ein weiterer negativer Bewertungseffekt in Höhe von -280 (-27) Mio. EUR ergab sich im Zusammenhang mit dem Restwertsicherungsmodell, das Absicherungsvereinbarungen mit dem Handel für Leasingfahrzeuge enthält. Im Zusammenhang mit der Dieselthematik sind als Sondereinflüsse ausgewiesene Aufwendungen in Höhe von -108 Mio. EUR erfasst.

## Operative Ergebniskennzahlen Audi Konzern

in Mio. EUR	1-6/2020	1-6/2019
<b>Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen</b>	<b>-643</b>	<b>2.300</b>
Sondereinflüsse	-108	-
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>-750</b>	<b>2.300</b>
Segment Automobile	-757	2.256
Segment Motorräder	7	44
<i>bereinigt um PPA-Effekte <sup>1)</sup></i>	<i>18</i>	<i>56</i>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>86</b>	<b>2.580</b>

in %	1-6/2020	1-6/2019
<b>Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen</b>	<b>-3,1</b>	<b>8,0</b>
<b>Operative Umsatzrendite</b>	<b>-3,7</b>	<b>8,0</b>
Segment Automobile	-3,8	8,0
Segment Motorräder	2,0	10,2
<i>bereinigt um PPA-Effekte <sup>1)</sup></i>	<i>5,4</i>	<i>12,9</i>
<b>Umsatzrendite vor Steuern</b>	<b>0,4</b>	<b>9,0</b>

1) Effekte in Verbindung mit der Kaufpreisallokation

Das laufende Geschäft spiegelt sich im Operativen Ergebnis vor Sondereinflüssen mit -643 (2.300) Mio. EUR wider. Die Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag im ersten Halbjahr bei -3,1 (8,0) Prozent. Belastet durch Sondereinflüsse in Höhe von -108 (-) Mio. EUR im Zusammenhang mit der Dieselthematik erreichte das Operative Ergebnis des Audi Konzerns -750 (2.300) Mio. EUR, was einer Operativen Umsatzrendite von -3,7 (8,0) Prozent entspricht.

Sondereinflüsse sind bestimmte Sachverhalte, die sich im Abschluss widerspiegeln und deren gesonderte Angabe nach unserer Einschätzung eine bessere Beurteilung des wirtschaftlichen Erfolgs des Audi Konzerns ermöglicht.

Im Segment Automobile erwirtschafteten wir ein Operatives Ergebnis von -757 (2.256) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von -3,8 (8,0) Prozent.

Im Segment Motorräder lag das Operative Ergebnis im ersten Halbjahr 2020 bei 7 (44) Mio. EUR. Dies entspricht einer Operativen Umsatzrendite von 2,0 (10,2) Prozent. Bereinigt um die mit der Kaufpreisallokation verbundenen Effekte erzielten wir ein Operatives Ergebnis in Höhe von 18 (56) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von 5,4 (12,9) Prozent. Dabei beeinflussten vor allem die pandemiebedingt niedrigeren Umsatzerlöse auch das Operative Ergebnis im Segment Motorräder.

## Finanzergebnis Audi Konzern

in Mio. EUR	1-6/2020	1-6/2019
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	248	107
<i>davon FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.</i>	<i>86</i>	<i>92</i>
<i>davon Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Ltd.</i>	<i>100</i>	<i>103</i>
<i>davon SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd.</i>	<i>8</i>	<i>12</i>
<i>davon THERE Holding B.V.</i>	<i>68</i>	<i>-73</i>
Zinsergebnis	70	-63
Übriges Finanzergebnis	518	236
<i>davon Markenausgleich Chinageschäft <sup>1)</sup></i>	<i>205</i>	<i>169</i>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>836</b>	<b>280</b>
<i>davon Chinageschäft <sup>2)</sup></i>	<i>398</i>	<i>376</i>

1) zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG, Wolfsburg, vereinbarter finanzieller Markenausgleich für das Chinageschäft im Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen  
2) beinhaltet die Positionen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Limited, SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd., Markenausgleich Chinageschäft

Das Finanzergebnis des Audi Konzerns lag in den ersten sechs Monaten des Jahres 2020 bei 836 (280) Mio. EUR.

Das Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen hat sich im Wesentlichen bei der THERE Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), aufgrund des Anteilsverkaufs an die Mitsubishi Corporation (MC), Tokio (Japan), und die Nippon Telegraph and Telephone Corporation of Japan (NTT), Tokio (Japan), auf Ebene der HERE International B.V., Eindhoven (Niederlande), erhöht. Beim Zinsergebnis verzeichneten wir eine Verbesserung durch Erträge aus der Aufzinsung von Rückstellungen. Der Zuwachs beim Übrigen Finanzergebnis war im Wesentlichen auf das höhere Beteiligungsergebnis aufgrund der Veräußerung der Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim, deren Entkonsolidierung 589 Mio. EUR zum Beteiligungsergebnis beitrug, zurückzuführen. Gegenläufig wirkten Bewertungseffekte auf Wertpapierfonds im Zusammenhang mit den pandemiebedingten Turbulenzen auf den Kapitalmärkten. Daneben trug auch der im Vorjahresvergleich gestiegene Markenausgleich von der Volkswagen AG, Wolfsburg, für das Chinageschäft in Höhe von 205 (169) Mio. EUR zur positiven Entwicklung des Übrigen Finanzergebnisses bei.

Im Berichtszeitraum reduzierte sich das Ergebnis vor Steuern des Audi Konzerns auf 86 (2.580) Mio. EUR und die Umsatzrendite vor Steuern auf 0,4 (9,0) Prozent. Das Ergebnis nach Steuern lag bei 88 (1.992) Mio. EUR.

**/ VERMÖGENSLAGE**

Zum 30. Juni 2020 verringerte sich die Bilanzsumme des Audi Konzerns gegenüber dem 31. Dezember 2019 auf 63.455 (66.878) Mio. EUR.

**Verkürzte Bilanz Audi Konzern**

<i>in Mio. EUR</i>	30.6.2020	31.12.2019
Langfristige Vermögenswerte	33.024	34.211
Kurzfristige Vermögenswerte	30.432	32.422
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte	–	246
<b>Bilanzsumme Aktiva</b>	<b>63.455</b>	<b>66.878</b>
Eigenkapital	29.096	28.395
Fremdkapital	34.359	38.431
<i>davon langfristige Schulden</i>	16.743	16.212
<i>davon kurzfristige Schulden</i>	17.616	22.219
Zur Veräußerung klassifizierte Schulden	–	52
<b>Bilanzsumme Passiva</b>	<b>63.455</b>	<b>66.878</b>

Die langfristigen Vermögenswerte des Audi Konzerns beliefen sich auf 33.024 (34.211) Mio. EUR. Wesentlicher Treiber für die Entwicklung war der Rückgang der Sachanlagen aufgrund verstärkter Investitionsdisziplin als aktive Maßnahme zur Liquiditätssteuerung während der Coronapandemie.

Die kurzfristigen Vermögenswerte lagen zum 30. Juni 2020 bei 30.432 Mio. EUR gegenüber 32.422 Mio. EUR zum 31. Dezember 2019. Grund für den Rückgang war neben unserem Vorratsabbau bei Neufahrzeugen insbesondere ein geringerer Bestand an Zahlungsmitteln, der einerseits auf die im ersten Quartal 2020 erfolgte Gewinnabführung für das Geschäftsjahr 2019 an die Volkswagen AG, Wolfsburg, zurückzuführen ist. Andererseits sind hier auch die pandemiebedingten Einschränkungen des Geschäftsbetriebs bei weiter laufenden Ausgaben zu nennen.

Das Eigenkapital des Audi Konzerns erhöhte sich zum 30. Juni 2020 auf 29.096 (28.395) Mio. EUR. Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 45,9 Prozent gegenüber 42,5 Prozent zum 31. Dezember 2019. Dabei ist der Anstieg des Eigenkapitals insbesondere auf höhere Rücklagen zurückzuführen.

Zum Ende des ersten Halbjahres 2020 beliefen sich die langfristigen Schulden auf 16.743 Mio. EUR gegenüber 16.212 Mio. EUR zum Jahresende 2019.

Die kurzfristigen Schulden des Audi Konzerns reduzierten sich auf 17.616 Mio. EUR gegenüber 22.219 Mio. EUR zum 31. Dezember 2019. Dabei begründet sich der Rückgang neben produktionsbedingt gesunkenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit der im ersten Quartal 2020 erfolgten Gewinnabführung für das Geschäftsjahr 2019 an die Volkswagen AG, Wolfsburg.

**/ FINANZLAGE**

Der Audi Konzern erwirtschaftete in der ersten Jahreshälfte 2020 einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 1.437 (4.145) Mio. EUR. Der Rückgang begründete sich dabei vor allem durch das pandemiebedingt geringere Ergebnis und die nachteilige Entwicklung der Verbindlichkeiten innerhalb des Working Capital. Einen positiven Einfluss auf das Working Capital hatte die Veränderung der Vorräte. Vorteilhaft auf den Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit wirkte die Korrektur des Ergebnisses um die nicht cashwirksamen sonstigen Aufwendungen vor allem im Zusammenhang mit negativen Fair-Value-Bewertungen auf Rohstoffsicherungen und negativen Währungseinflüssen.

**Verkürzte Kapitalflussrechnung Audi Konzern**

<i>in Mio. EUR</i>	1-6/2020	1-6/2019
Zahlungsmittel Anfangsbestand	11.747	8.550
<b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.437</b>	<b>4.145</b>
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft <sup>1)</sup>	516	–1.892
<i>davon Sachinvestitionen<sup>2)</sup></i>	–490	–857
<i>davon aktivierte Entwicklungskosten</i>	–578	–571
<i>davon Erwerb und Verkauf von Beteiligungen<sup>3)</sup></i>	1.561	–470
Netto-Cashflow	1.953	2.253
Veränderung der Geldanlagen und ausgereichten Darlehen	–755	744
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>–239</b>	<b>–1.148</b>
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>–3.847</b>	<b>–1.172</b>
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	18	18
<b>Veränderung der Zahlungsmittel</b>	<b>–2.631</b>	<b>1.843</b>
<b>Zahlungsmittel Endbestand</b>	<b>9.116</b>	<b>10.393</b>

1) Darin enthalten sind auch Sonstige zahlungswirksame Veränderungen von 22 (6) Mio. EUR.

2) Hierin sind Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte enthalten.

3) inklusive Kapitalveränderungen; inklusive Tochtergesellschaften und assoziierte Unternehmen

<i>in Mio. EUR</i>	30.6.2020	31.12.2019
Zahlungsmittel laut Kapitalflussrechnung	9.116	11.747
Zur Veräußerung verfügbare Zahlungsmittel	–	–115
Kurzfristig fällige Termingeldeinlagen	11.693	11.170
<b>Brutto-Liquidität</b>	<b>20.809</b>	<b>22.802</b>
Kreditstand <sup>4)</sup>	–933	–1.048
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>19.875</b>	<b>21.754</b>

4) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten und Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Der Mittelzufluss aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag im ersten Halbjahr 2020 bei 516 (–1.892) Mio. EUR. Aufgrund unserer nochmals gestärkten Investitionsdisziplin haben wir die Sachinvestitionen gegenüber dem 30. Juni 2019 um 367 Mio. EUR auf –490 (–857) Mio. EUR reduziert und somit eine Sachinvestitionsquote von 2,4 (3,0) Prozent erreicht. Die aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 578 (571) Mio. EUR.

Der Netto-Cashflow des Audi Konzerns erreichte im ersten Halbjahr 2020 insgesamt 1.953 (2.253) Mio. EUR. Dabei wurde der rückläufige Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Wesentlichen durch die im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Veräußerungen der Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim, von 650 Mio. EUR, der Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, von 500 Mio. EUR, der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums an 4 Prozent der Anteile an der FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (China), von 311 Mio. EUR und durch die Kapitalerhöhung und

-herabsetzung bei der THERE Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), in Höhe von 164 Mio. EUR teilweise kompensiert.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit erreichte im ersten Halbjahr 2020 insgesamt –3.847 (–1.172) Mio. EUR. Dieser beinhaltet nahezu ausschließlich die Gewinnabführung in Höhe von –3.752 (–1.096) Mio. EUR an die Volkswagen AG, Wolfsburg.

Der Endbestand der Zahlungsmittel lag zum 30. Juni 2020 bei 9.116 Mio. EUR.

Die Netto-Liquidität des Audi Konzerns reduzierte sich zum 30. Juni 2020 auf 19.875 Mio. EUR gegenüber 21.754 Mio. EUR zum 31. Dezember 2019.

## MITARBEITER

### / BELEGSCHAFT

<i>im Durchschnitt</i>	1–6/2020	1–6/2019
<b>Inländische Gesellschaften <sup>1)</sup></b>	<b>59.486</b>	<b>60.114</b>
davon AUDI AG	58.428	59.000
Werk Ingolstadt	42.670	42.954
Werk Neckarsulm	15.759	16.047
<b>Ausländische Gesellschaften</b>	<b>26.753</b>	<b>27.849</b>
davon Audi Brussels S.A./N.V.	3.058	2.856
davon Audi Hungaria Zrt.	12.524	13.277
davon Audi México S.A. de C.V.	5.182	5.290
davon Automobili Lamborghini S.p.A.	1.766	1.784
davon Ducati Motor Holding S.p.A.	1.366	1.374
<b>Beschäftigte Arbeitnehmer</b>	<b>86.239</b>	<b>87.963</b>
Auszubildende	2.382	2.414
<b>Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften</b>	<b>88.621</b>	<b>90.376</b>
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	463	443
<b>Belegschaft Audi Konzern</b>	<b>89.084</b>	<b>90.819</b>

1) Davon befanden sich 2.046 (1.868) Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit.

Die Belegschaft des Audi Konzerns hat sich im ersten Halbjahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr auf durchschnittlich 89.084 (90.819) Mitarbeiter leicht reduziert. Die Veränderung ist im Wesentlichen auf demografische Effekte, die Anpassung der Produktionsprogramme im Werk der Audi Hungaria Zrt., Győr (Ungarn), sowie auf die Entkonsolidierungen der Audi Japan

Sales K.K., Tokio (Japan), und der Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, zurückzuführen. Zudem wechselten zur befristeten Unterstützung innerhalb des Volkswagen Konzerns Mitarbeiter des Werkes Neckarsulm in die Produktion der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart.

Aufgrund schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen infolge der Ausbreitung der Coronapandemie vereinbarten die AUDI AG und die Arbeitnehmervertretung, ab März 2020 an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm Kurzarbeit einzuführen. Insbesondere Nachfragerückgänge und Engpässe in der Lieferkette im Zusammenhang mit der Coronapandemie führten in verschiedenen direkten und indirekten Bereichen des Unternehmens zu Arbeitsausfällen. Im Zeitraum von Ende März bis Mitte Juni 2020 waren durchschnittlich circa 23.000 Mitarbeiter in Kurzarbeit. Um Kontakte der Beschäftigten auf ein absolut notwendiges Minimum zu reduzieren, wurden an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm strenge Sicherheitsvorkehrungen getroffen. In Bereichen, in denen die persönliche Anwesenheit für die Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebes nicht unbedingt notwendig ist, hatten die Mitarbeiter die Möglichkeit, vermehrt mobil zu arbeiten. Auch an den ausländischen Standorten des Audi Konzerns reagierte man mit zahlreichen Sicherheitsmaßnahmen, um die Ausbreitung der Pandemie zu verhindern. Im Laufe des zweiten Quartals 2020 konnte der schrittweise und kontrollierte Wiederanlauf der Produktion unter Einhaltung aller gesundheitli-

chen Sicherheitsaspekte vorangetrieben werden. Ende des Berichtszeitraums hatten alle Produktionswerke den Betrieb wieder aufgenommen. Die Fürsorgepflicht des Unternehmens gegenüber den Mitarbeitern und deren Gesundheit steht dabei an erster Stelle.

Im ersten Halbjahr 2020 haben mehr als 1.300 Mitarbeiter das im Rahmen von „Audi.Zukunft“ angebotene Vorruhestandsprogramm angenommen. Diese Mitarbeiter haben das Unternehmen zum 1. Juli 2020 verlassen.

## PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

18

### / PROGNOSEBERICHT

Der Vorstand der AUDI AG geht davon aus, dass das Wachstum der Weltwirtschaft 2020 infolge der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 eine negative Wachstumsrate aufweisen wird. Risiken sehen wir darüber hinaus weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Kapitalmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir erwarten, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine deutlich rückläufige Wirtschaftsentwicklung verzeichnen werden. Gleichwohl gehen wir von einer einsetzenden wirtschaftlichen Erholung im Verlauf des Jahres 2020 aus.

Für die Entwicklung der Pkw-Märkte im Jahr 2020 haben wir aufgrund der Coronapandemie für einzelne Regionen Szenarien entwickelt, die zum Beispiel auch die aktuellen Erfahrungen aus der Entwicklung in China berücksichtigen. Die Szenarien reflektieren die zeitlich unterschiedliche geografische Ausbreitung der Pandemie. Insgesamt gehen wir davon aus, dass das weltweite Nachfragevolumen nach Neufahrzeugen im Jahr 2020 voraussichtlich zwischen 15 und 20 Prozent unter dem des Vorjahres liegen wird.

In Westeuropa rechnen wir für 2020 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das um rund 25 Prozent unter dem Niveau

des Vorjahres liegt. Nach dem drastischen Rückgang zu Beginn des zweiten Quartals und der deutlichen Erholung im weiteren Verlauf haben wir unterstellt, dass es im dritten und vierten Quartal 2020 zu einer weiteren Erholung des Marktes kommt und das Vorjahresniveau in einzelnen Monaten wieder erreicht werden kann.

Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa legen wir einen ähnlichen, aber stabileren Verlauf zugrunde und erwarten, dass die Zahl der Verkäufe 2020 den Vorjahreswert voraussichtlich etwas weniger stark unterschreiten wird.

Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Nordamerika rechnen wir für das Jahr 2020 mit einem Nachfragevolumen, das rund 25 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres liegt. Dabei gehen wir davon aus, dass nach dem drastischen Rückgang zu Beginn und einer leichten Erholung im weiteren Verlauf des zweiten Quartals in den verbleibenden Quartalen des Jahres 2020 nur eine Seitwärtsbewegung des Marktes zu verzeichnen sein wird.

Wir erwarten, dass die Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf den südamerikanischen Märkten 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um bis zu 40 Prozent sinken werden. Nach dem drastischen Rückgang im zweiten Quartal wird sich der Markt im dritten und vierten Quartal voraussichtlich nur langsam und sukzessive erholen, wobei die Werte des Vorjahres nicht wieder erreicht werden.

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 47.



Audi Q3 Sportback

Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2020 voraussichtlich zwischen 10 und 15 Prozent unter dem Vorjahresniveau liegen. Nach dem sehr starken Rückgang im ersten und der zügigen Erholung im zweiten Quartal rechnen wir mit einer Entwicklung auf Vorjahresniveau in den verbleibenden Quartalen des Jahres 2020.

In den für die Marke Ducati relevanten Motorradmärkten im Hubraumsegment über 500 ccm erwarten wir aufgrund der Coronapandemie einen weltweit deutlich rückläufigen Gesamtmarkt für das Gesamtjahr 2020.

Auf Basis des in der Entwicklung der Automobilmärkte erläuterten Szenarios gehen wir für das Geschäftsjahr 2020 derzeit von folgender Entwicklung der Audi Spitzenkennzahlen aus:

Aufgrund der Auswirkungen der Coronapandemie rechnen wir aktuell damit, dass die Auslieferungen an Kunden der Marke Audi und die Umsatzerlöse des Audi Konzerns voraussichtlich deutlich unter dem Wert des Vorjahres liegen dürften.

Für das Operative Ergebnis des Audi Konzerns erwarten wir derzeit ein Ergebnis, das sich erheblich unter dem Ergebnis des Vorjahres bewegen sollte, jedoch klar positiv sein wird. Neben der negativen Marktentwicklung gehen wir dabei für das Gesamtjahr 2020 von für uns im Vorjahresvergleich negativen Währungs- und Rohstoffbewertungseffekten aus – insbesondere infolge der Coronapandemie. Im zweiten Halbjahr erwarten wir jedoch insgesamt eine weitere Erholung der Pkw-Märkte mit positiver Wirkung auf unser Ergebnis.

Für das Geschäftsjahr 2020 prognostizieren wir derzeit eine Kapitalrendite (RoI) für den Audi Konzern unter dem Vorjahreswert und unter unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 Prozent. Der Rückgang ist dabei vor allem auf das prognostizierte niedrigere Operative Ergebnis zurückzuführen.

Zum aktuellen Zeitpunkt erwarten wir für das Geschäftsjahr 2020 – insbesondere infolge der Coronapandemie – einen Netto-Cashflow, der unter dem Wert des Vorjahres liegen sollte.

Trotz im Vorjahresvergleich deutlich geringerer Umsatzerlöse prognostizieren wir für das Geschäftsjahr 2020 derzeit eine Forschungs- und Entwicklungskostenquote, die unter der Quote des Vorjahres liegen sollte. Dies begründet sich vor allem durch geringere Entwicklungskosten im Zusammenhang mit der Bündelung der Softwareentwicklung in der Car.Software-Organisation im Volkswagen Konzern.

Im Zusammenhang mit der Coronapandemie stellen wir seit März 2020 insbesondere Investitionen auf den Prüfstand. So rechnen wir trotz der aktuell prognostizierten negativen Umsatzentwicklung mit einer Sachinvestitionsquote, die sich unter dem Niveau des Vorjahres bewegen dürfte.

### ***/ RISIKO- UND CHANCENBERICHT***

Zentrale Aufgabe des Risiko- und Chancenmanagements ist es, Risiken systematisch transparent zu machen, deren Beherrschbarkeit zu verbessern, aber auch Impulse zur Chancengenerierung oder -nutzung zu erzeugen. Dabei steht die Steigerung des Unternehmenswertes im Vordergrund.

Die Funktion des Risiko- und Chancenmanagementsystems sowie die Chancen und Risiken, die den Audi Konzern beeinflussen, sind im Audi Finanzbericht 2019 auf den Seiten 89 bis 108 ausführlich dargestellt. Die darin enthaltenen Aussagen bezüglich der Risikosituation für das Geschäftsjahr 2020 sind grundsätzlich weiterhin gültig. Innerhalb der berichteten Risikokategorien kam es zu Veränderungen von Einzelrisiken, welche im Folgenden näher beleuchtet werden. Mit Blick auf die Risikoeinschätzung pro Kategorie ergaben sich gegenüber dem Finanzbericht 2019 jedoch nur Veränderungen in den Kategorien „Operative Risiken“ und „Rechtsrisiken“. Die Gesamtrisikolage ist gegenüber dem Audi Finanzbericht 2019 nahezu unverändert, da insbesondere die Corona-Risiken in der Zwischenzeit planerisch berücksichtigt wurden. Die Aktualisierung der operativen (Risikoquartalsprozess) und der systemischen Risiken (GRC-Regelprozess) erfolgte im zweiten Quartal 2020 und wurde dem Audi Topmanagement detailliert vorgestellt sowie an den Volkswagen Konzern gemeldet.

### ***// RISIKEN AUS GESAMTWIRTSCHAFT, BRANCHE UND MÄRKTEN***

Die Risikosituation im Zusammenhang mit der Coronapandemie hatte sich seit Veröffentlichung des Audi Finanzberichts 2019 zwischenzeitlich verschärft, hat sich mittlerweile aber wieder reduziert. Insbesondere die seitens zahlreicher Regierungen weltweit ergriffenen Maßnahmen beeinflussten die Absatz- und Produktionsvolumen stark. Die veränderte Risikosituation wurde bereits in der Zwischenmitteilung des Audi Konzerns zum ersten Quartal 2020 im Risiko- und Chancenbericht beschrieben.

Im Rahmen der Risikoerfassung werden grundsätzlich Risiken bewertet, die noch nicht in der finanziellen Planung berücksichtigt sind. Seit Beginn der Coronapandemie plant der Audi Konzern in Szenarien. Das pandemiebedingte Volumenrisiko hat sich reduziert, da es bereits im aktuellen Planungsszenario für das Geschäftsjahr 2020 verarbeitet ist. Das Risiko einer zweiten Welle der Pandemie ist momentan in Bewertung. Eine signifi-

kante Erhöhung der Coronainfektionen würde wieder weitreichende Einschränkungen im sozialen und wirtschaftlichen Umfeld nach sich ziehen. Damit verbunden wären negative Auswirkungen für das Gesamtjahr 2020 auf die Produktion sowie unsere Spitzenkennzahlen.

Um die pandemiebedingten Risiken aktiv zu managen, wurde bereits im März 2020 ein geschäftsbereichsübergreifender Krisenstab bei Audi gegründet. Das mittlerweile etablierte Gremium koordiniert alle gegensteuernden Maßnahmen und stellt den schrittweisen Wiederanlauf der Produktion sicher. Die Aufrechterhaltung der Gesundheit unserer Mitarbeiter spielt dabei eine maßgebliche Rolle. Gleichzeitig liegt der Fokus darauf, die Kernprozesse stabil zu halten und die Zahlungsabflüsse zu optimieren, um somit die kurz- und langfristige Handlungsfähigkeit von Audi sicherzustellen. Die Auswirkungen der Pandemie werden den Audi Konzern voraussichtlich auch im weiteren Jahresverlauf beeinflussen.

In China gelten derzeit komplexe CO<sub>2</sub>-Gesetzgebungen. Diese beinhalten neben den Vorgaben zu den Flottenemissionen (CAFC) auch eine Quotenregelung für elektrische Fahrzeuge (NEV-Share) und verschiedene Anreizregulierungen wie zum Beispiel steuerliche Erleichterungen oder Mehrfachanrechnungen von NEV-Credits. Um diese in Anspruch zu nehmen, sind die stetig steigenden Anforderungen zu erfüllen. Hierbei besteht das sich im Vergleich zum Finanzbericht 2019 verschärfte Risiko, dass Audi mit importierten und mit lokal produzierten Fahrzeugen nicht von den Anreizregelungen profitieren könnte. Dies und mögliche Verzögerungen des lokalisierten elektrifizierten Fahrzeugportfolios könnten zu einer temporären Verfehlung von CO<sub>2</sub>-Zielen führen. Darüber hinaus könnte dieses Risiko auch durch eine geringere Nachfrage nach importierten Fahrzeugen (wie beispielsweise die Audi e-tron Modelle) eintreten. Hierdurch könnten sich Auswirkungen auf unsere Auslieferungs- und Ergebniszahlen ergeben. Zur Risikoreduktion findet eine permanente Überprüfung der Portfolio-, Produkt- und Volumenplanung statt. Zudem werden Optionen zum Kauf von

Credits oder der Übertragung von Credits innerhalb des Volkswagen Konzerns geprüft.

Im Rahmen des weltweiten Ausbaus der Mobilfunknetzwerke kann es in einzelnen Regionen dazu kommen, dass ältere Mobilfunkstandards nicht länger unterstützt werden. Dadurch könnten sich Auswirkungen auf die Verfügbarkeit von fahrzeugbezogenen Dienstleistungen in Fahrzeugen älterer Modelljahre ergeben. Wir analysieren und bewerten die Situation fortlaufend. Technische Gegenmaßnahmen befinden sich weiterhin in Prüfung.

### // FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSRIKEN

Sich stetig verschärfende Gesetzgebungen zur Fahrzeugzulassung stellen große Herausforderungen für Audi dar. In diesem Kontext sind die technische Realisierbarkeit, die organisatorische Leistbarkeit, die rechtzeitige Umsetzung sowie notwendige Änderungen von Entwicklungsprozessen zu nennen. Das bestehende Risiko hat sich aufgrund aktueller marktbedingter Ressourcenengpässe und aufgrund zeitlicher Verzögerungen bei der Weiterentwicklung der baukastenübergreifenden Elektronikarchitektur erhöht. Durch eine weitere Fokussierung der Projektmittel und Ressourcen innerhalb der Technischen Entwicklung wird dem Risiko entgegengewirkt.

### // OPERATIVE RISIKEN

In der Risikokategorie „Operative Risiken“ hat sich gegenüber dem Finanzbericht 2019 die Schadenshöhe von „mittel“ auf „gering“ verändert. Hintergrund ist eine Verbesserung der Liefersituation bei der Batteriezellenversorgung unserer vollelektrischen Fahrzeuge im Zuge eines Kapazitätsaufbaus bei unseren Lieferanten.

Die Schadenshöhe dieser Risikokategorie verringerte sich zudem durch eine geringere Einstufung des Einzelrisikos bezüglich der Verfehlung von Zertifizierungsvorgaben und/oder zulassungsrelevanter Normen aufgrund etablierter Prozesse und Kontrollsys-

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 47.



Ducati Multistrada 950 S

teme. Dem gegenüber stehen folgende neue und veränderte Risiken, die aber von der Schadenshöhe in Summe als geringer eingeschätzt werden.

Der Audi Konzern nutzt bei der Beschaffung ein weltweites Lieferantennetzwerk. Grundsätzlich können sich aus vertraglichen Vereinbarungen bei signifikanten Abweichungen der Abnahmeverolumen finanzielle Kompensationsforderungen durch Lieferanten ergeben, die in Einzelfällen auch zu einer Inanspruchnahme führen können. Eine stichtagsbezogene Risikobewertung ist unter Berücksichtigung der aktuell angespannten Marktsituation im Halbjahresabschluss vorgenommen worden. Entsprechende Risiken werden laufend nachgehalten.

Die grundsätzliche Nichtverfügbarkeit von Teilen für den Produktionsprozess aufgrund von Lieferschwierigkeiten oder Ausfällen von Lieferanten ist ein weiteres Risiko, welches sich – nicht zuletzt wegen des gestiegenen Risikobewusstseins im Zuge der Coronakrise – gegenüber dem Finanzbericht 2019 verschärft. Dem Risiko wird mit einem aktiven Bedarfskapazitätsmanagement und einem engen Tracking sowie Monitoring von Lieferanten begegnet, um frühzeitig drohende Engpässe zu identifizieren und diesen mit geeigneten Maßnahmen entgegenzuwirken. Des Weiteren besteht ein neues Risiko im Zusammenhang mit Verzögerungen bei der Verhandlung mit unserem chinesischen Partner bezüglich der Verortung einer lokalen Fertigung von Elektrofahrzeugen. Dadurch könnten sich geplante Produktionsstarts einzelner Fahrzeugmodelle verschieben und daraus Volumen- und finanzielle Risiken resultieren. Hierzu stehen wir nach wie vor in engen Verhandlungen mit unserem Partner.

Mit dem stets zunehmenden Anteil von vollelektrischen Fahrzeugen und somit auch dem Einsatz von Lithium-Ionen-Batterien ändern sich auch die technischen Risiken in den Fahrzeugen. Wir beschäftigen uns unter anderem intensiv mit dem Thema Thermomanagement in der Batterie, um potenzielle Risiken von Beginn an auszuschließen. Mit zahlreichen Test- und Simulationsverfahren werden hierzu Gefahren- und Risikoanalysen erstellt, um wirksame Maßnahmen abzuleiten.

### // VERTRIEBSRISIKEN

Im Zusammenhang mit möglichen Veränderungen bei der strategischen Ausrichtung des Unternehmens, zum Beispiel in China, besteht ein grundsätzliches Risiko der Marktversorgung durch unser globales Händlernetz. Daraus könnten Volumen- und Ergebnisrisiken resultieren. Dieses Risiko hat gegenüber dem Finanzbericht 2019 insgesamt zugenommen. Die Risikosteuerung erfolgt über einen laufenden Austausch mit unseren Partnern bezüglich der konkreten Ausgestaltung der Zusammenarbeit, der Optimierung des Vertriebssystems oder auch über die Durchführung von Kundenstudien und beinhaltet die regelmäßige Berichterstattung an das Topmanagement.

### // RECHTSRISIKEN

In der Risikokategorie „Rechtsrisiken“ hat sich gegenüber dem Finanzbericht 2019 die Schadenshöhe von „hoch“ auf „mittel“ reduziert. In dieser Einschätzung wurde die aktuelle Situation in Bezug auf das US-Monitorship berücksichtigt. So gehen wir davon aus, dass die Begleitung durch den US Compliance Monitor (USCM) im dritten Quartal 2020 endet.

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet.

In Australien hat das Gericht im April 2020 den in den Sammelklagen zwischen den Parteien, unter anderem die AUDI AG, geschlossenen Vergleich genehmigt.

Im April 2020 entschied der High Court in England und Wales in der Group Litigation, in der unter anderem die AUDI AG involviert ist, dass es sich bei der Umschaltlogik des EA 189-Motors um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handele und sieht sich diesbezüglich auch an die Feststellungen des Kraftfahrtbundesamtes gebunden. Die beklagten Parteien teilen die Rechtsauffassung

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 47.



Audi A8

des High Court zu diesen Vorfragen nicht und haben Rechtsmittel gegen die Entscheidung eingelegt. Die Frage der Haftung des Herstellers war nicht Gegenstand dieser Entscheidung und wird erst im weiteren Prozessverlauf erörtert.

Im April 2020 wurde der Volkswagen AG und anderen Konzerngesellschaften, darunter die AUDI AG, eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher durch die Diesel Emissions Justice Foundation gestellt. Nach einer am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen Gesetzesänderung in den Niederlanden können sich auch Verbraucher innerhalb der Europäischen Union der Sammelklage im Rahmen einer Opt-In-Option anschließen. Die Sammelklage betrifft unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189.

Im Februar 2020 hat das Gericht des Bundesstaats Montana (Montana State Court) einen Teil der vom Attorney General des Bundesstaats Montana geltend gemachten umweltrechtlichen Forderungen abgewiesen, die Klage aber hinsichtlich anderer Forderungen zugelassen. Volkswagen hat die Überprüfung dieser Entscheidung durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaats Montana (Montana Supreme Court) beantragt. Im März 2020 hat der Oberste Gerichtshof des Bundesstaates Ohio (Ohio Supreme Court) auf Antrag von Volkswagen das Rechtsmittelverfahren gegen eine Entscheidung des Instanzgerichts zu verbleibenden Forderungen des Bundesstaates Ohio zugelassen. Im Juni 2020 hat das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) unter teilweiser Aufhebung der instanzgerichtlichen Klageabweisung entschieden, dass über bestimmte Forderungen der US-Verwaltungsbezirke Hillsborough County, Florida, und Salt Lake County, Utah, weiter zu verhandeln sei.

Im Mai 2020 wurde das in den Vereinigten Staaten laufende Vergleichsprogramm für Fahrzeuge mit 3.0l-TDI-Motoren der Generation 2 beendet.

In der auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat im Juni 2020 ein Gericht der Provinz Quebec entschieden, dass in dem aktuellen Verfahrensstadium ein Antrag auf Klageabweisung durch Volkswagen zulässig ist. Volkswagen hat den Antrag im Juli 2020 formwirksam angekündigt.

Im Zusammenhang mit dem Sachverhalt, der im Grundsatz auch dem im April 2019 eingeleiteten kartellrechtlichen Verfahren der Europäischen Kommission gegen die Volkswagen AG sowie die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zugrunde liegt, hat die südkoreanische Wettbewerbsbehörde im Mai 2020 die Niederlassungen der Audi Volkswagen Südkorea und Porsche Südkorea durchsucht und Auskunftersuchen an die Volkswagen AG, AUDI AG und Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gerichtet. In der gleichen Angelegenheit hat zudem die türkische Wettbewerbsbehörde im Juli 2020 ein Verfahren eröffnet.

Im März 2020 hat der US District Court des Northern District von Kalifornien zwei angepasste Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Das Gericht gewährte den Klägern die Möglichkeit, ihre Klagen hinsichtlich eines begrenzten Teils der ursprünglichen klägerischen Forderungen zu überarbeiten. Im Juni 2020 haben die Kläger einen zweiten Satz überarbeiteter Klageschriften eingereicht.

Im Februar 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien einen Sammelklagevergleich zur Beilegung zivilrechtlicher Forderungen betreffend rund 98 Tsd. Fahrzeuge mit Automatikgetriebe der Marken Volkswagen, Audi, Porsche und Bentley endgültig genehmigt.

## // FINANZRISIKEN

Die Transformation in der Automobilindustrie erzeugte eine erhöhte Unsicherheit auf dem Kapitalmarkt über den zukünftigen Unternehmenswert. Es bestand die Gefahr, dass Analysten und Investoren mangels etablierter Bewertungsmodelle Audi bzw. den Volkswagen Konzern einer deutlich höheren Risikoklasse zuordnen. Dieses Risiko wurde im zweiten Quartal 2020 erneut bewertet mit dem Ergebnis, dass die Operationalisierung der strategischen Neuausrichtung die Zukunftsfähigkeit der AUDI AG untermauert und diesem Risiko entgegenwirkt und somit dieses Risiko nicht mehr berichtspflichtig im Rahmen des standardisierten Risikoprozesses ist.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Audi Konzerns im Geschäftsjahr 2020 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Finanzbericht 2019 keine wesentlichen Änderungen. Insbesondere liegen dem Vorstand der AUDI AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würde.

## EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Nach dem 30. Juni 2020 ergaben sich keine Ereignisse von besonderer Bedeutung.

## DISCLAIMER

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Audi Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder und Wirtschaftsräume, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Audi Konzern relevanten Währungskursverhältnissen oder Rohstoffen ergeben oder die tatsächlichen Auswirkungen der Coronapandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen

von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Finanzbericht 2019 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Die Zahlen in Klammern stellen die Werte des entsprechenden Vorjahreszeitraums dar. Alle Zahlen sind jeweils für sich gerundet, was bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen kann.

Lediglich aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird nur die grammatikalisch männliche Form verwendet. Gemeint sind stets Menschen jeglicher geschlechtlicher Identität.

Die Werte für Kraftstoff-/Stromverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Effizienzklassen finden Sie auf Seite 47.



Audi A7 Sportback

AUDI KONZERNABSCHLUSS ZUM 30. JUNI 2020

**GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG  
DES AUDI KONZERNS**

24

<i>in Mio. EUR</i>	Anhang	1-6/2020	1-6/2019
Umsatzerlöse	1	20.476	28.761
Herstellungskosten	2	-19.596	-24.597
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>880</b>	<b>4.163</b>
Vertriebskosten	3	-1.365	-1.598
Allgemeine Verwaltungskosten		-321	-331
Sonstige betriebliche Erträge	5	1.629	995
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5	-1.573	-929
<b>Operatives Ergebnis</b>		<b>-750</b>	<b>2.300</b>
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen		248	107
Zinserträge		93	129
Zinsaufwendungen		-23	-192
Übriges Finanzergebnis		518	236
<b>Finanzergebnis</b>	<b>6</b>	<b>836</b>	<b>280</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>86</b>	<b>2.580</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		3	-588
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>88</b>	<b>1.992</b>
<i>davon Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG</i>		86	1.950
<i>davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter</i>		2	42
Der Volkswagen AG bei Gewinnabführung gemäß HGB-Ergebnis zustehender Ergebnisanteil bzw. von der Volkswagen AG auszugleichender Verlustanteil		-434	1.172
<i>in EUR</i>		1-6/2020	1-6/2019
Ergebnis je Aktie	7	2,01	45,35
Verwässertes Ergebnis je Aktie	7	2,01	45,35

# GESAMTERGEBNISRECHNUNG DES AUDI KONZERNS

<i>in Mio. EUR</i>	1-6/2020	1-6/2019
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>88</b>	<b>1.992</b>
<b>Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen</b>		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	- 38	- 1.241
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	11	370
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	- 27	- 871
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus at-Equity-bewerteten Anteilen nach Steuern	1	0
<b>Nicht reklassifizierbare Verluste nach Steuern</b>	<b>- 26</b>	<b>- 871</b>
<b>Währungsumrechnungsdifferenzen</b>		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	- 20	28
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommene Währungsumrechnungsdifferenzen	0	- 30
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	- 21	- 3
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	- 21	- 3
<b>Sicherungsgeschäfte</b>		
Im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen von Cashflow-Hedges	609	- 144
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommene Fair-Value-Änderungen von Cashflow-Hedges	- 85	- 198
Cashflow-Hedges vor Steuern	524	- 342
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges	- 158	102
Cashflow-Hedges nach Steuern	366	- 240
Im Eigenkapital erfasste Kosten der Sicherungsbeziehung	- 339	- 295
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommene Kosten der Sicherungsbeziehung	211	167
Kosten der Sicherungsbeziehung vor Steuern	- 128	- 128
Latente Steuern auf Kosten der Sicherungsbeziehung	39	38
Kosten der Sicherungsbeziehung nach Steuern	- 89	- 90
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus at-Equity-bewerteten Anteilen nach Steuern	- 52	- 3
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste nach Steuern</b>	<b>204</b>	<b>- 335</b>
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	285	- 1.716
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	- 107	510
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern <sup>1)</sup></b>	<b>178</b>	<b>- 1.206</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>267</b>	<b>786</b>
<i>davon Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG</i>	<i>264</i>	<i>735</i>
<i>davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter</i>	<i>3</i>	<i>50</i>

1) Vom Sonstigen Ergebnis nach Steuern entfällt auf die anderen Gesellschafter aus den erfolgsneutral erfassten Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern ein Anteil von 1 (9) Mio. EUR.

# BILANZ DES AUDI KONZERNS

26

AKTIVA in Mio. EUR	Anhang	30.6.2020	31.12.2019
Immaterielle Vermögenswerte		7.651	7.723
Sachanlagen		13.584	14.618
Vermietete Vermögenswerte		12	8
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		307	314
At-Equity-bewertete Anteile		2.342	2.681
Sonstige Beteiligungen		353	343
Aktive latente Steuern		3.031	2.957
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		5.614	5.427
Sonstige Forderungen		130	141
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>8</b>	<b>33.024</b>	<b>34.211</b>
Vorräte	9	7.228	7.819
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		4.858	5.011
Effektive Ertragsteueransprüche		107	36
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		2.035	1.273
Sonstige Forderungen		854	960
Wertpapiere		6.125	5.592
Zahlungsmittel		9.224	11.731
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>30.432</b>	<b>32.422</b>
<b>Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte</b>		<b>-</b>	<b>246</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>63.455</b>	<b>66.878</b>
PASSIVA in Mio. EUR	Anhang	30.6.2020	31.12.2019
Gezeichnetes Kapital		110	110
Kapitalrücklage		12.175	12.175
Gewinnrücklagen		15.928	15.435
Übrige Rücklagen		143	-61
Anteile der Aktionäre der AUDI AG		28.356	27.658
Anteile anderer Gesellschafter		740	737
<b>Eigenkapital</b>		<b>29.096</b>	<b>28.395</b>
Finanzverbindlichkeiten		772	810
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		846	563
Sonstige Verbindlichkeiten		1.285	1.092
Rückstellungen für Pensionen		6.830	6.720
Sonstige Rückstellungen		6.356	6.295
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen		358	528
Passive latente Steuern		297	204
<b>Langfristige Schulden</b>		<b>16.743</b>	<b>16.212</b>
Finanzverbindlichkeiten		162	238
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		6.049	7.106
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		3.208	6.789
Sonstige Verbindlichkeiten		2.989	2.671
Sonstige Rückstellungen		4.579	4.560
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen		629	854
<b>Kurzfristige Schulden</b>		<b>17.616</b>	<b>22.219</b>
<b>Fremdkapital</b>		<b>34.359</b>	<b>38.431</b>
<b>Zur Veräußerung klassifizierte Schulden</b>		<b>-</b>	<b>52</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>63.455</b>	<b>66.878</b>

# KAPITALFLUSSRECHNUNG DES AUDI KONZERNS

<i>in Mio. EUR</i>	1-6/2020	1-6/2019
Ergebnis vor Gewinnabführung und vor Ertragsteuern	86	2.580
Ertragsteuerzahlungen	-563	-728
Abschreibungen und Zuschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	594	483
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.557	1.466
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Finanzanlagen	2	-
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	-1.063	4
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-145	-71
Veränderung der Vorräte	512	-418
Veränderung der Forderungen	94	-332
Veränderung der Verbindlichkeiten	-369	933
Veränderung der Rückstellungen	179	435
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-5	0
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	561	-207
<b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.437</b>	<b>4.145</b>
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-578	-571
Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte	-490	-857
Erwerb von Tochtergesellschaften und Kapitalveränderungen <sup>1)</sup>	-3	16
Erwerb von Anteilen an assoziierten Unternehmen und sonstigen Beteiligungen sowie Kapitalveränderungen	-30	-69
Veräußerung von Tochtergesellschaften, Anteilen an assoziierten Unternehmen und sonstigen Beteiligungen sowie Kapitalveränderungen <sup>1)</sup>	1.595	-417
Sonstige zahlungswirksame Veränderungen	22	6
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	-713	92
Veränderung der Termingeldanlagen und der ausgereichten Darlehen	-41	652
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-239</b>	<b>-1.148</b>
Gewinnabführung	-3.752	-1.096
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	-34	-29
Leasingauszahlungen	-61	-47
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-3.847</b>	<b>-1.172</b>
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	18	18
<b>Veränderung der Zahlungsmittel</b>	<b>-2.631</b>	<b>1.843</b>
Zahlungsmittel Anfangsbestand	11.747	8.550
<b>Zahlungsmittel Endbestand</b>	<b>9.116</b>	<b>10.393</b>
1) Darin sind unter anderem die Zahlungsmittelzugänge und Zahlungsmittelabgänge aus Erst- und Entkonsolidierungen enthalten.		
<i>in Mio. EUR</i>	30,6,2020	31,12,2019
Zahlungsmittel	9.116	11.747
Zur Veräußerung verfügbare Zahlungsmittel	-	-115
Termingeldanlagen, Wertpapiere und ausgereichte Darlehen	11.693	11.170
<b>Brutto-Liquidität</b>	<b>20.809</b>	<b>22.802</b>
Finanzverbindlichkeiten	-933	-1.048
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>19.875</b>	<b>21.754</b>

# EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DES AUDI KONZERNS

<i>in Mio. EUR</i>	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	
			Gesetzliche und andere Gewinn- rücklagen	
Stand 1.1.2019	110	12.175	16.219	
Ergebnis nach Steuern	-	-	1.950	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-871	
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	<b>1.079</b>	
Übrige Veränderungen <sup>1)</sup>	-	-	-1.172	
<b>Stand 30.6.2019</b>	<b>110</b>	<b>12.175</b>	<b>16.126</b>	
Stand 1.1.2020	110	12.175	15.435	
Ergebnis nach Steuern	-	-	86	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-27	
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	<b>60</b>	
Übrige Veränderungen <sup>1)</sup>	-	-	434	
<b>Stand 30.6.2020</b>	<b>110</b>	<b>12.175</b>	<b>15.928</b>	

1) Die übrigen Veränderungen beinhalten den der Volkswagen AG, Wolfsburg, bei Gewinnabführung gemäß HGB-Ergebnis zustehenden Ergebnisanteil bzw. den von der Volkswagen AG auszugleichenden Verlustanteil.

Übrige Rücklagen				Eigenkapital		Gesamt
Währungs- umrech- nungs- rücklage	Sicherungsgeschäfte		At-Equity- bewertete Anteile	Anteil der Aktionäre der AUDI AG	Anteil anderer Gesellschafter	
	Rücklage für Cashflow- Hedges	Abgegrenzte Kosten der Sicherungs- beziehung				
55	685	-211	41	29.073	626	29.698
-	-	-	-	1.950	42	1.992
-11	-240	-90	-3	-1.215	9	-1.206
<b>-11</b>	<b>-240</b>	<b>-90</b>	<b>-3</b>	<b>735</b>	<b>50</b>	<b>786</b>
0	-	-	-	-1.172	-	-1.172
<b>44</b>	<b>445</b>	<b>-301</b>	<b>38</b>	<b>28.636</b>	<b>676</b>	<b>29.312</b>
65	156	-329	47	27.658	737	28.395
-	-	-	-	86	2	88
-21	366	-89	-52	177	1	178
<b>-21</b>	<b>366</b>	<b>-89</b>	<b>-52</b>	<b>264</b>	<b>3</b>	<b>267</b>
0	-	-	-	434	-	434
<b>43</b>	<b>522</b>	<b>-418</b>	<b>-5</b>	<b>28.356</b>	<b>740</b>	<b>29.096</b>

# ANHANG

## ALLGEMEINE ANGABEN

### **/ GRUNDLAGEN DER RECHNUNGSLEGUNG**

Die AUDI AG erstellt ihren Konzernabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) und nach den dazu erfolgten Auslegungen des International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC). Alle in der Europäischen Union (EU) verpflichtend anzuwendenden Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) wurden beachtet. Der Konzernhalbjahresabschluss zum 30. Juni 2020 wurde nach den Maßgaben des IAS 34 erstellt und enthält gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 einen verkürzten Berichtsumfang. Die Vorjahreszahlen wurden nach denselben Grundsätzen ermittelt. Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet. Bei der Addition kann es daher zu geringfügigen Abweichungen kommen.

### **/ BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE**

Der Audi Konzern hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2020 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

### **/ SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN**

Für den vorliegenden Halbjahresfinanzbericht wurde für Pensionsrückstellungen im Inland ein Abzinsungssatz von 1,1 (31. Dezember 2019: 1,1) Prozent verwendet.

Die Ermittlung des Ertragsteueraufwands für die Zwischenberichtsperiode erfolgt gemäß IAS 34 auf Basis des gewichteten durchschnittlichen jährlichen Steuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.

Im Übrigen wurden in der verkürzten Darstellung des Konzernabschlusses für das erste Halbjahr 2020 grundsätzlich die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angewendet wie im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2019. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden kann dem Finanzbericht 2019 entnommen werden. Die Erläuterungen zu den vom IASB verabschiedeten neuen bzw. geänderten Rechnungslegungsnormen, die noch nicht anzuwenden sind, können ebenso dem entsprechenden Punkt des Finanzberichts 2019 entnommen werden. Dieser ist im Internet abrufbar unter [www.audi.com/geschaeftsbericht](http://www.audi.com/geschaeftsbericht).

### **/ WESENTLICHE EREIGNISSE**

Die Coronapandemie hat sich aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs sowie der vorübergehenden Produktionsunterbrechungen negativ auf die Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns im ersten Halbjahr ausgewirkt.

Aufgrund der Coronapandemie wurde zum 30. Juni 2020 die Werthaltigkeit von Vermögenswerten, insbesondere der Goodwills, Markennamen und aktivierten Entwicklungskosten, überprüft. Da der Audi Konzern die Pandemie derzeit als vorübergehendes Ereignis einstuft, durch das die langfristige Geschäftsentwicklung des Konzerns nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird, wurden die letztjährigen Impairmenttests im Hinblick auf die aktuellen Gegebenheiten validiert. In diesem Zusammenhang wurden die Kapitalkostensätze (WACC) auf den 30. Juni 2020 angepasst. Insgesamt haben sich aus der Überprüfung aktuell noch keine außerplanmäßigen Wertminderungen von Vermögenswerten ergeben.

Durch die Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Derivaten, die nicht im Hedge Accounting abgebildet werden, sowie der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten ist das Sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von 281 (47) Mio. EUR belastet.

Hinsichtlich Angaben zu Aufwendungen in Zusammenhang mit der Dieselthematik wird auf Punkt 5 „Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen“ verwiesen.

### **/ KONSOLIDIERUNGSKREIS**

Neben der AUDI AG werden alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen in den Konzernabschluss einbezogen, bei denen die AUDI AG unmittelbar oder mittelbar die Entscheidungsmacht über die relevanten Aktivitäten hat, um daraus die eigenen variablen Rückflüsse zu steuern. Die Einbeziehung beginnt bzw. endet mit dem Zeitpunkt, ab dem die Beherrschung erlangt wird bzw. verloren geht.

Der Volkswagen Konzern bündelt seit dem 1. Januar 2020 in der Car.Software-Organisation Beteiligungen und Tochterunternehmen, die Software im Fahrzeug und für weitere digitale Anwendungen entwickeln. In diesem Zusammenhang veräußerte Audi im Januar 2020 die bis zum 31. Dezember 2019 als

vollkonsolidierte Holdinggesellschaft ohne eigenen Geschäftsbetrieb in den Konzernabschluss einbezogene Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim.

Zudem wurde zum 30. März 2020 die Audi Japan Sales K.K., Tokio (Japan), innerhalb des Volkswagen Konzerns veräußert.

Bereits am 12. Juli 2019 hat die Volkswagen AG, Wolfsburg, bekanntgegeben, dass sie zusammen mit der Ford Motors Corporation, Dearborn (USA), in das auf Softwareplattformen für autonomes Fahren spezialisierte Unternehmen Argo AI, Pittsburgh (USA), investieren wird und dies unter anderem durch die Einbringung der vollkonsolidierten AUDI AG Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, erfolgt. Die Einbringung der Autonomous Intelligent Driving GmbH erfolgte zum 1. Juni 2020. Die AUDI AG hat die Gesellschaft zuvor zum 1. Juni 2020 innerhalb des Volkswagen Konzerns veräußert.

Darüber hinaus gab es keine Veränderungen des Konsolidierungskreises.

#### **/ BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN**

Die AUDI AG hält 5 Prozent der Anteile an der FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (China), einem chinesischen Automobilproduzenten, der unter anderem Fahrzeuge der Marke Audi für den chinesischen Markt herstellt und vertreibt. Die AUDI AG hat am 15. Mai 2020 im Rahmen eines Treuhandvertrages das wirtschaftliche Eigentum an 4 Prozent der Anteile an der FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., an die

Volkswagen AG, Wolfsburg, übertragen. Die At-Equity-Bewertung basiert nunmehr auf einem Anteil von einem Prozent. Durch die Repräsentanz im Geschäftsführungs- und Aufsichtsorgan dieses Unternehmens ist die AUDI AG unverändert in der Lage, einen maßgeblichen Einfluss auszuüben.

Im Januar 2020 wurde bei der THERE Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), eine Kapitalerhöhung vorgenommen, an der Audi teilgenommen hat. Die at-Equity-bewerteten Anteile an der THERE Holding B.V. erhöhten sich dadurch um 19 Mio. EUR. Die Beteiligungsquote betrug nach der Kapitalerhöhung weiterhin rund 29,7 Prozent.

Bereits im Dezember 2019 wurde der Einstieg weiterer Investoren bei der HERE International B.V., Eindhoven (Niederlande), bekanntgegeben. Nach dem im Dezember 2019 erfolgten Signing erwarben Mitsubishi Corporation (MC), Tokio (Japan), und Nippon Telegraph and Telephone Corporation of Japan (NTT), Tokio (Japan), zum 29. Mai 2020, nach Zustimmung aller Kartellbehörden, gemeinsam 30 Prozent der Anteile an der HERE International B.V. Der Anteil der THERE Holding B.V. an der HERE International B.V. reduzierte sich von rund 85 Prozent auf rund 60 Prozent. Als Folge des Anteilsverkaufs fand auf Ebene der THERE Holding B.V. im Juni 2020 eine Kapitalherabsetzung statt. Auf den von Audi gehaltenen Anteil entfielen dabei 184 Mio. EUR. Die Beteiligungsquote von Audi an der THERE Holding B.V. beträgt weiterhin rund 29,7 Prozent.

## ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

### 1 / UMSATZERLÖSE

in Mio. EUR	1–6/2020	1–6/2019
Marke Audi	13.566	20.517
Marke Lamborghini	766	978
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	3.983	4.154
Sonstiges Automobilgeschäft	1.980	2.571
Effekte aus Sicherungsgeschäften	- 151	106
<b>Automobile</b>	<b>20.144</b>	<b>28.325</b>
Marke Ducati	279	381
Sonstiges Motorradgeschäft	53	55
<b>Motorräder</b>	<b>331</b>	<b>435</b>
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>20.476</b>	<b>28.761</b>

Der Rückgang der Umsatzerlöse, sowohl im Bereich Automobile als auch im Bereich Motorräder, ist im Wesentlichen durch die Auswirkungen der weltweiten Coronapandemie begründet. Die Umsätze aus dem sonstigen Automobilgeschäft enthalten im Wesentlichen Erlöse aus dem Originalteilegeschäft und aus langfristigen Entwicklungs- und Werkzeugbauaufträgen.

### 2 / HERSTELLUNGSKOSTEN

In den Herstellungskosten von 19.596 (24.597) Mio. EUR sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Kosten und die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Die gesunkenen Herstellungskosten sind im Wesentlichen, analog zum Rückgang der Umsatzerlöse, auf die Auswirkungen der Coronapandemie zurückzuführen. Im ersten Halbjahr 2020

wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen (im Vorjahr 59 Mio. EUR) auf Sachanlagen vorgenommen.

### 3 / VERTRIEBSKOSTEN

Die Vertriebskosten in Höhe von 1.365 (1.598) Mio. EUR umfassen im Wesentlichen die Personal- und Sachkosten für Marketing und Verkaufsförderung, Werbung, Öffentlichkeitsarbeit und Ausgangsfrachten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs. Der Rückgang ist vor allem bedingt durch eingeschränkte Vertriebsaktivitäten während der Hochphase der Coronapandemie.

### 4 / FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-AUFWAND

in Mio. EUR	1–6/2020	1–6/2019
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	1.732	2.214
davon aktivierte Entwicklungskosten	578	571
Aktivierungsquote	33,4 %	25,8 %
Abschreibungen und Zuschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	594	483
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.748	2.126

Der Rückgang der Forschungs- und Entwicklungskosten im Vergleich zum Vorjahr resultiert zum einen daraus, dass Entwicklungsaktivitäten im Bereich der Softwareentwicklung auf die Car-Software-Organisation innerhalb des Volkswagen Konzerns übertragen wurden. Zum anderen ist der Rückgang bedingt durch eine stärkere Fokussierung der Projektmittel.

Der Anstieg der Aktivierungsquote ist im Wesentlichen auf die zum 1. Oktober 2019 umgesetzte Änderung der Abgrenzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zurückzuführen. Seit dem vierten Quartal 2019 stellen in der Regel im Segment Automobile die Marken die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten dar. Detaillierte Erläuterungen können den entsprechenden Kapiteln des Finanzberichts 2019 entnommen werden.

## 5 / SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von 56 (66) Mio. EUR enthält unter anderem Erträge und Aufwendungen aus derivativen Sicherungsgeschäften aus Rohstoffen und dem Restwertsicherungsmodell, Entkonsolidierungseffekte, Weiterberechnungen sowie Aufwendungen für Prozesskosten.

Die Erträge und Aufwendungen aus Sicherungs- und Währungsgeschäften belasten im Ergebnis das laufende Geschäftsjahr mit 561 (74) Mio. EUR. Hierin enthalten sind Belastungen in Höhe von 281 (47) Mio. EUR im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Derivaten, die nicht im Hedge Accounting abgebildet werden, sowie der Bewertung von Fremdwährungsfordernissen und -verbindlichkeiten, und Belastungen in Höhe von 280 (27) Mio. EUR aus dem Restwertsicherungsmodell.

Aus der Entkonsolidierung der Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, sind Erträge in Höhe von 495 Mio. EUR enthalten. Aus der Entkonsolidierung der Audi Japan Sales K.K., Tokio (Japan), resultieren Aufwendungen in Höhe von 49 Mio. EUR.

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik sind Aufwendungen in Höhe von 108 (-) Mio. EUR erfasst.

## 6 / FINANZERGEBNIS

Das Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen beträgt 248 (107) Mio. EUR und ergibt sich aus der At-Equity-Bewertung der Anteile und Abgangseffekten. Im Wesentlichen tragen die Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Co., Ltd., Tianjin, in Höhe von 100 (103) Mio. EUR, die FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun, in Höhe von 86 (92) Mio. EUR sowie die THERE Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), in Höhe von 68 (-73) Mio. EUR bei. Hierbei ist

das At-Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an der THERE Holding B.V. beeinflusst durch den Anteilsverkauf an Mitsubishi Corporation (MC) und Nippon Telegraph and Telephone Corporation of Japan (NTT) auf Ebene HERE International B.V., Eindhoven (Niederlande).

Die Zinsaufwendungen in Höhe von 23 (192) Mio. EUR resultieren im Wesentlichen aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Im Übrigen Finanzergebnis in Höhe von 518 (236) Mio. EUR ist im aktuellen Geschäftsjahr ein Entkonsolidierungserfolg aus dem Verkauf der Holdinggesellschaft Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim, in Höhe von rund 589 Mio. EUR erfasst. Daneben beinhaltet das Übrige Finanzergebnis Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften und Wertpapieren, Effekte aus der Bewertung und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten sowie einen zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG, Wolfsburg, unverändert vereinbarten finanziellen Ausgleich bezüglich der von der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., und der SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai, erzielten wirtschaftlichen Leistung der jeweiligen Marke in Höhe von insgesamt 205 (169) Mio. EUR.

## 7 / ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der AUDI AG durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Berichtszeitraums im Umlauf befindlichen Aktien. Bei der AUDI AG entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie, da weder zum 30. Juni 2020 noch zum 30. Juni 2019 potenzielle Aktien ausstünden.

	1–6/2020	1–6/2019
Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG in Mio. EUR	86	1.950
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien	43.000.000	43.000.000
<b>Ergebnis je Aktie in EUR</b>	<b>2,01</b>	<b>45,35</b>

## 8 / LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

in Mio. EUR	Nettobuchwert 1.1.2020	Änderungen Konsolidierungskreis	Zugänge	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen/ Zuschreibungen	Nettobuchwert 30.6.2020
Immaterielle Vermögenswerte	7.723	-1	604	-3	677	7.651
Sachanlagen	14.618	-80	574	63	1.465	13.584

Die Werthaltigkeit der ausgewiesenen Goodwills in Höhe von 378 (378) Mio. EUR war im ersten Halbjahr gegeben. Eine Werthaltigkeit besteht auch bei einer Variation der Wachstumsprognose beziehungsweise des Diskontierungssatzes um +/- 0,5 Prozentpunkte.

Die Investitionszurückhaltung vor dem Hintergrund, die wirtschaftlichen Folgen der Coronapandemie zu dämpfen, führte zu einem Rückgang der Sachanlagen.

## 9 / VORRÄTE

<i>in Mio. EUR</i>	30.6.2020	31.12.2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.271	1.026
Unfertige Erzeugnisse und unfertige Leistungen	840	782
Fertige Erzeugnisse und Waren	4.048	4.820
Kurzfristiges Vermietvermögen	1.069	1.193
<b>Vorräte</b>	<b>7.228</b>	<b>7.819</b>

## 10 / ANGABEN ZUM FAIR VALUE

Die Prinzipien und Methoden zur Fair-Value-Bewertung sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert. Detaillierte Erläuterungen können den entsprechenden Kapiteln des Finanzberichts 2019 entnommen werden.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch die Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder durch die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt.

Die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente, die nicht nach den Regelungen des Hedge Accounting bilanziert werden. Hierzu zählen im Wesentlichen Devisen- und Warentermingeschäfte sowie finanzielle Vermögenswerte und Schulden, die im Rahmen des Wertpapierspezialfonds gehalten werden.

Zu den erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten zählen im Wesentlichen Beteiligungen, bei denen es sich nicht um Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen handelt. Fair-Value-Änderungen werden unter Berücksichtigung latenter Steuern im Eigenkapital erfasst.

Die derivativen Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen werden in Abhängigkeit des zugrunde liegenden Grundgeschäfts entweder erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum Fair Value bewertet.

Die Ermittlung des Fair Value wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Fair-Value-Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufen 2 und 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben durchgeführt.

### 10.1 / BUCHWERTE DER FINANZINSTRUMENTE

Die nachfolgenden Angaben enthalten nur Finanzinstrumente und Vermögenswerte bzw. Schulden, die nach IFRS 9 zu bewerten sind. Ein Abgleich mit der Bilanz ist daher nur eingeschränkt möglich.

Der Fair Value von den zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

in Mio. EUR	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet	Erfolgsneutral zum Fair Value bewertet	Derivate in Sicherungsbeziehungen	Keiner Kategorie zugeordnet	Buchwert gemäß Bilanz zum 30.6.2020
	Buchwert	Fair Value					
Sonstige Beteiligungen	-	-	-	1	-	-	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.181	5.349	163	-	250	20	5.614
<b>Langfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>5.181</b>	<b>5.349</b>	<b>163</b>	<b>1</b>	<b>250</b>	<b>20</b>	<b>5.615</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.694	4.694	164	-	-	-	4.858
Effektive Ertragsteueransprüche	37	37	-	-	-	-	37
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.502	1.502	307	-	222	4	2.035
Wertpapiere	-	-	6.125	-	-	-	6.125
Zahlungsmittel	9.224	9.224	-	-	-	-	9.224
<b>Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>15.457</b>	<b>15.457</b>	<b>6.596</b>	<b>-</b>	<b>222</b>	<b>4</b>	<b>22.279</b>
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>20.638</b>	<b>20.806</b>	<b>6.759</b>	<b>1</b>	<b>472</b>	<b>24</b>	<b>27.894</b>
Finanzverbindlichkeiten	29	29	-	-	-	743	772
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	40	40	672	-	134	-	846
Effektive Ertragsteuerpflichtungen	358	358	-	-	-	-	358
<b>Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>427</b>	<b>427</b>	<b>672</b>	<b>-</b>	<b>134</b>	<b>743</b>	<b>1.976</b>
Finanzverbindlichkeiten	43	43	-	-	-	118	162
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.049	6.049	-	-	-	-	6.049
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.292	2.292	671	-	245	-	3.208
Effektive Ertragsteuerpflichtungen	426	426	-	-	-	-	426
<b>Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>8.810</b>	<b>8.810</b>	<b>671</b>	<b>-</b>	<b>245</b>	<b>118</b>	<b>9.844</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>9.237</b>	<b>9.237</b>	<b>1.343</b>	<b>-</b>	<b>379</b>	<b>861</b>	<b>11.820</b>

<i>in Mio. EUR</i>	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Erfolgs- wirksam zum Fair Value bewertet	Erfolgs- neutral zum Fair Value bewertet	Derivate in Sicherungs- beziehungen	Keiner Kategorie zugeordnet	Buchwert gemäß Bilanz zum 31.12.2019
	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	Buchwert	Buchwert	
Sonstige Beteiligungen	-	-	-	1	-	-	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.205	5.396	139	-	62	21	5.427
<b>Langfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>5.205</b>	<b>5.396</b>	<b>139</b>	<b>1</b>	<b>62</b>	<b>21</b>	<b>5.427</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.009	5.009	1	-	-	-	5.011
Effektive Ertragsteueransprüche	3	3	-	-	-	-	3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	778	778	351	-	140	4	1.273
Wertpapiere	-	-	5.592	-	-	-	5.592
Zahlungsmittel	11.731	11.731	-	-	-	-	11.731
<b>Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>17.522</b>	<b>17.522</b>	<b>5.944</b>	<b>-</b>	<b>140</b>	<b>4</b>	<b>23.610</b>
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>22.727</b>	<b>22.918</b>	<b>6.083</b>	<b>1</b>	<b>202</b>	<b>25</b>	<b>29.037</b>
Finanzverbindlichkeiten	31	31	-	-	-	778	810
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	8	8	385	-	170	-	563
Effektive Ertragsteuerpflichtungen	528	528	-	-	-	-	528
<b>Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>567</b>	<b>567</b>	<b>385</b>	<b>-</b>	<b>170</b>	<b>778</b>	<b>1.900</b>
Finanzverbindlichkeiten	122	122	-	-	-	117	238
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.106	7.106	-	-	-	-	7.106
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	6.132	6.132	264	-	393	-	6.789
Effektive Ertragsteuerpflichtungen	723	723	-	-	-	-	723
<b>Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>14.083</b>	<b>14.083</b>	<b>264</b>	<b>-</b>	<b>393</b>	<b>117</b>	<b>14.856</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>14.650</b>	<b>14.650</b>	<b>649</b>	<b>-</b>	<b>562</b>	<b>895</b>	<b>16.756</b>

Die Leasingforderungen haben zum 30. Juni 2020 einen Buchwert in Höhe von 24 (25) Mio. EUR. Der Buchwert entspricht im Geschäftsjahr wie auch im Vorjahr dem Fair Value (Stufe 3). Die Leasingverbindlichkeiten haben einen Buchwert in Höhe von 861 (895) Mio. EUR.

Bei den effektiven Ertragsteueransprüchen und Ertragsteuerpflichtungen handelt es sich um Forderungen und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Steuerumlagen.

**10.2 / ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZINSTRUMENTE**

in Mio. EUR	30.6.2020			
	Buchwert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Sonstige Beteiligungen	1	-	-	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	413	-	396	17
<b>Zum Fair Value bewertete langfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>414</b>	<b>-</b>	<b>396</b>	<b>17</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	164	-	-	164
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	529	-	529	0
Wertpapiere	6.125	6.125	-	-
<b>Zum Fair Value bewertete kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>6.818</b>	<b>6.125</b>	<b>529</b>	<b>164</b>
<b>Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>7.232</b>	<b>6.125</b>	<b>925</b>	<b>182</b>
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	806	-	266	541
<b>Zum Fair Value bewertete langfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>806</b>	<b>-</b>	<b>266</b>	<b>541</b>
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	916	-	664	252
<b>Zum Fair Value bewertete kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>916</b>	<b>-</b>	<b>664</b>	<b>252</b>
<b>Zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>1.722</b>	<b>-</b>	<b>929</b>	<b>793</b>

in Mio. EUR	31.12.2019			
	Buchwert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Sonstige Beteiligungen	1	-	-	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	201	-	157	44
<b>Zum Fair Value bewertete langfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>202</b>	<b>-</b>	<b>157</b>	<b>45</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	-	-	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	491	-	490	1
Wertpapiere	5.592	5.592	-	-
<b>Zum Fair Value bewertete kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>6.084</b>	<b>5.592</b>	<b>490</b>	<b>2</b>
<b>Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>6.285</b>	<b>5.592</b>	<b>647</b>	<b>46</b>
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	555	-	212	343
<b>Zum Fair Value bewertete langfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>555</b>	<b>-</b>	<b>212</b>	<b>343</b>
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	657	-	451	205
<b>Zum Fair Value bewertete kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>657</b>	<b>-</b>	<b>451</b>	<b>205</b>
<b>Zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>1.211</b>	<b>-</b>	<b>663</b>	<b>549</b>

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair-Value-Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen zum Beispiel

Wertpapiere. Fair Values der Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven sowie Rohstoffpreise verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen

werden. Fair Values der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Der Stufe 3 werden im Audi Konzern im Wesentlichen die Restwertsicherungsvereinbarungen mit dem Handel zugeordnet. Die Inputfaktoren für die Bewertung der zukünftigen Entwicklung von Gebrauchtwagenpreisen können nicht auf aktiven Märkten beobachtet werden, sondern werden von verschiedenen, unabhängigen Institutionen prognostiziert. Des Weiteren sind auch langfristige Waretermingeschäfte der Stufe 3 zuzuordnen, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapo-

liert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt für die jeweiligen Rohstoffe auf der Basis von beobachtbaren Inputfaktoren, welche über Preisserviceagenturen bezogen werden. Zusätzlich sind in Stufe 3 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen eingeordnet, die im Rahmen des Geschäftsmodells „Verkaufen“ gehalten werden. Für die Bewertung sind nicht am Markt beobachtbare Zinssätze relevant.

### // ÜBERLEITUNGSRECHNUNG DER ZUM FAIR VALUE NACH STUFE 3 BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

<i>in Mio. EUR</i>	2020	2019
Positive Fair Values von Finanzinstrumenten der Stufe 3 zum 1.1.	46	5
Währungsänderungen	0	0
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne (+)/Verluste (-)	-25	+14
Zugänge	163	212
Abgänge	-	0
Realisierungen	0	0
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	-2	-2
<b>Positive Fair Values von Finanzinstrumenten der Stufe 3 zum 30.6.</b>	<b>182</b>	<b>228</b>
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne (+)/Verluste (-) von Finanzinstrumenten der Stufe 3, die zum 30.6. noch im Bestand sind	-25	+14

<i>in Mio. EUR</i>	2020	2019
Negative Fair Values von Finanzinstrumenten der Stufe 3 zum 1.1.	549	625
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne (-)/Verluste (+)	+412	+36
Realisierungen	-128	-76
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	-40	-11
<b>Negative Fair Values von Finanzinstrumenten der Stufe 3 zum 30.6.</b>	<b>793</b>	<b>573</b>
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne (-)/Verluste (+) von Finanzinstrumenten der Stufe 3, die zum 30.6. noch im Bestand sind	+412	+36

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair-Value-Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Waretermingeschäfte, für deren Bewertung keine Extrapolation mehr notwendig ist, weil diese auf aktiven Märkten beobachtbar sind.

Für den Fair Value der Waretermingeschäfte ist der Rohstoffpreis die wesentliche Risikovariablen. Mittels Sensitivitätsanalysen wird im Audi Konzern der Effekt von Änderungen des Rohstoffpreises auf das Ergebnis nach Steuern und das Eigenkapital ermittelt. Wenn die Rohstoffpreise der Waretermingeschäfte, die der Stufe 3 zugeordnet sind, zum 30. Juni 2020 um 10 Prozent höher bzw. niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 77 (20) Mio. EUR höher bzw. niedriger ausgefallen. Auf das Eigenkapital ergeben sich im

aktuellen Jahr, wie auch im Vorjahr, durch Preisveränderungen keine Auswirkungen.

Restwertrisiken resultieren aus Absicherungsvereinbarungen mit dem Handel, wonach im Rahmen von Rückkaufverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen entstehende Ergebnisauswirkungen aus marktbedingten Schwankungen der Restwerte teilweise vom Audi Konzern getragen werden. Für den Fair Value der Optionen aus Restwertrisiken sind die Marktpreise von Gebrauchtwagen die wesentliche Risikovariablen. Mittels Sensitivitätsanalyse werden die Auswirkungen von Änderungen der Gebrauchtwagenpreise auf das Ergebnis nach Steuern quantifiziert. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2020 um 10 Prozent höher bzw. niedriger gewesen

wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 181 (263) Mio. EUR höher bzw. niedriger ausgefallen.

## 11 / KAPITALFLUSSRECHNUNG

Im Cashflow aus der Investitionstätigkeit sind die Zahlungsmittelzuflüsse, gekürzt um die abgehenden Zahlungsmittel, aus dem Verkauf von Tochtergesellschaften, Anteilen an assoziierten Unternehmen und sonstige Beteiligungen sowie Kapitalherabsetzungen erfasst. Im Einzelnen handelt es sich hierbei im Wesentlichen um Zuflüsse in Höhe von 650 Mio. EUR aus dem Verkauf der Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim, in Höhe von 500 Mio. EUR aus dem Verkauf der Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, in Höhe von 311 Mio. EUR aus der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums an den Anteilen der FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., und in Höhe von 164 Mio. EUR aus der Kapitalerhöhung und -herabsetzung bei der THERE Holding B.V., Rijswijk (Niederlande).

Entsprechend wurde der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit um das Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen bereinigt.

## 12 / EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 von 124 Mio. EUR auf 144 Mio. EUR erhöht.

Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den kartellrechtlichen Ermittlungen der Europäischen Kommission wurden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Darüber hinaus haben sich die Einschätzungen zu den Eventualverbindlichkeiten gegenüber dem 31. Dezember 2019 nicht wesentlich geändert. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen zu den Eventualverbindlichkeiten im Finanzbericht für das Geschäftsjahr 2019 verwiesen.

## 13 / RECHTSSTREITIGKEITEN

### 13.1 / DIESELTHEMATIK

In Australien hat das Gericht im April 2020 den in den Sammelklagen zwischen den Parteien, unter anderem die AUDI AG, geschlossenen Vergleich genehmigt.

Im April 2020 entschied der High Court in England und Wales in der Group Litigation, in der unter anderem die AUDI AG involviert ist, dass es sich bei der Umschaltlogik des EA 189-Motors um eine unzulässige Abschaltvorrichtung

handele und sieht sich diesbezüglich auch an die Feststellungen des Kraftfahrtbundesamtes gebunden. Die beklagten Parteien teilen die Rechtsauffassung des High Court zu diesen Vorfragen nicht und haben Rechtsmittel gegen die Entscheidung eingelegt. Die Frage der Haftung des Herstellers war nicht Gegenstand dieser Entscheidung und wird erst im weiteren Prozessverlauf erörtert.

Im April 2020 wurde der Volkswagen AG und anderen Konzerngesellschaften, darunter die AUDI AG, eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher durch die Diesel Emissions Justice Foundation zugestellt. Nach einer am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen Gesetzesänderung in den Niederlanden können sich auch Verbraucher innerhalb der Europäischen Union der Sammelklage im Rahmen einer Opt-In-Option anschließen. Die Sammelklage betrifft unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189.

Im Februar 2020 hat das Gericht des Bundesstaats Montana (Montana State Court) einen Teil der vom Attorney General des Bundesstaats Montana geltend gemachten umweltrechtlichen Forderungen abgewiesen, die Klage aber hinsichtlich anderer Forderungen zugelassen. Volkswagen hat die Überprüfung dieser Entscheidung durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaats Montana (Montana Supreme Court) beantragt. Im März 2020 hat der Oberste Gerichtshof des Bundesstaates Ohio (Ohio Supreme Court) auf Antrag von Volkswagen das Rechtsmittelverfahren gegen eine Entscheidung des Instanzgerichts zu verbleibenden Forderungen des Bundesstaates Ohio zugelassen. Im Juni 2020 hat das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) unter teilweiser Aufhebung der instanzgerichtlichen Klageabweisung entschieden, dass über bestimmte Forderungen der US-Verwaltungsbezirke Hillsborough County, Florida, und Salt Lake County, Utah, weiter zu verhandeln sei.

Im Mai 2020 wurde das in den Vereinigten Staaten laufende Vergleichsprogramm für Fahrzeuge mit 3.0l-TDI-Motoren der Generation 2 beendet.

In der auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat im Juni 2020 ein Gericht der Provinz Quebec entschieden, dass in dem aktuellen Verfahrensstadium ein Antrag auf Klageabweisung durch Volkswagen zulässig ist. Volkswagen hat den Antrag im Juli 2020 formwirksam angekündigt.

### 13.2 / WEITERE RECHTSSTREITIGKEITEN

Im Zusammenhang mit dem Sachverhalt, der im Grundsatz auch dem im April 2019 eingeleiteten kartellrechtlichen Verfahren der Europäischen Kommission gegen die Volkswagen AG sowie die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zugrunde liegt, hat die südkoreanische Wettbewerbsbehörde im Mai 2020 die Niederlassungen der Audi Volkswagen Südkorea und Porsche Südkorea durchsucht und Auskunftersuchen an die Volkswagen AG, AUDI AG und Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gerichtet. In der gleichen Angelegenheit hat zudem die türkische Wettbewerbsbehörde im Juli 2020 ein Verfahren eröffnet.

Im März 2020 hat der US District Court des Northern District von Kalifornien zwei angepasste Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Das Gericht gewährte den Klägern die Möglichkeit, ihre Klagen hinsichtlich eines begrenzten Teils der ursprünglichen klägerischen Forderungen zu überarbeiten. Im Juni 2020 haben die Kläger einen zweiten Satz überarbeiteter Klageschriften eingereicht.

Im Februar 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien einen Sammelklagevergleich zur Beilegung zivilrechtlicher Forderungen betreffend rund 98 Tsd. Fahrzeuge mit Automatikgetriebe der Marken Volkswagen, Audi, Porsche und Bentley endgültig genehmigt.

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet.

Im Zusammenhang mit den genannten Sachverhalten besteht das Risiko, dass es zu Auswirkungen auf die finanziellen Kennzahlen des Audi Konzerns im Geschäftsjahr 2020 kommen kann.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen unter dem Punkt „Prognose-, Risiko- und Chancenbericht“ des Zwischenlageberichts ver-

wiesen. Darüber hinaus haben sich im Hinblick auf Rechtsstreitigkeiten im Vergleich zum 31. Dezember 2019 keine wesentlichen Veränderungen ergeben. Insbesondere liegen dem Vorstand der AUDI AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würde.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Rechtsrisiken wurden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

### 14 / SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind im Vergleich zum 31. Dezember 2019 von 3.021 Mio. EUR auf 3.400 Mio. EUR angestiegen. Der Anstieg spiegelt den regelmäßigen unterjährigen Geschäftsverlauf wider. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist aufgrund der Investitionszurückhaltung ein deutlicher Rückgang zu beobachten.

### 15 / LEISTUNGEN AUF BASIS VON PERFORMANCE SHARES (AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG)

Das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder wurde Ende des Jahres 2018 mit Wirkung zum 1. Januar 2019 per Aufsichtsratsbeschluss angepasst. Das neue Vorstandsvergütungssystem setzt sich zusammen aus fixen sowie variablen Bestandteilen. Die variable Vergütung besteht aus einem erfolgsabhängigen Jahresbonus mit einjährigem Bemessungszeitraum sowie einem Langzeitbonus in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit überwiegend zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit (aktienbasierte Vergütung).

Die Mitglieder des Top-Management-Kreises gehören seit Ende des Jahres 2018 ebenfalls zum Kreis der Begünstigten des Performance-Share-Plans. Ihnen wurden im Jahr 2019 erstmalig Performance Shares gewährt. Ende des Jahres 2019 wurde der Kreis der Begünstigten um alle außertariflichen Mitarbeiter unterhalb des Top-Management-Kreises erweitert. Diesen Begünstigten werden im Jahr 2020 erstmalig Performance Shares gewährt.

Weiterführende Informationen zur aktienbasierten Vergütung können den entsprechenden Kapiteln des Finanzberichts 2019 entnommen werden.

**16 / BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN**

in Mio. EUR	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
	1–6/2020	1–6/2019	1–6/2020	1–6/2019
Volkswagen AG	2.691	3.310	1.355	1.296
Nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und sonstige Beteiligungen der Volkswagen AG	6.424	7.891	2.683	3.777
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie deren Tochterunternehmen	5.350	5.679	170	277
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen der AUDI AG	20	42	48	69

Alle Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen sind auf Grundlage internationaler Preisvergleichsmethoden gemäß IAS 24 zu Bedingungen ausgeführt worden, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

In den erbrachten Lieferungen und Leistungen mit der Volkswagen AG ist die Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums an den Anteilen der FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., enthalten. In den erbrachten Lieferungen und Leistungen mit nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und sonstigen Beteiligungen der Volkswagen AG spiegeln sich die Verkäufe der Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim,

Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, und Audi Japan Sales K.K., Tokio (Japan), wider.

An das Land Niedersachsen und Unternehmen, an denen das Land Niedersachsen mehrheitlich beteiligt ist, wurden im ersten Halbjahr 2020 Lieferungen und Leistungen in einem Gesamtwert von 137 (178) Tsd. EUR erbracht.

Die an die Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats der AUDI AG bzw. der Volkswagen AG, Wolfsburg, im ersten Halbjahr 2020 erbrachten Lieferungen und Leistungen lagen bei 4 (9) Tsd. EUR.

in Mio. EUR	Forderungen gegen		Verpflichtungen gegenüber	
	30.6.2020	31.12.2019	30.6.2020	31.12.2019
Volkswagen AG	7.257	6.887	3.110	7.016
Nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und sonstige Beteiligungen der Volkswagen AG	1.933	1.643	5.860	6.023
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie deren Tochterunternehmen	1.864	1.362	708	1.005
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen der AUDI AG	158	141	69	72

Die Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie nicht konsolidierten Tochterunternehmen wurden insgesamt in Höhe von 75 (26) Mio. EUR wertberichtet. Davon wurden Wertberichtigungen in Höhe von 49 (–) Mio. EUR im ersten Halbjahr aufwandswirksam erfasst. Darüber hinaus wurden Risikovorsorgen für Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen sowie nicht konsolidierten Tochterunternehmen aufgrund des Expected Credit Loss Model des IFRS 9 in Höhe von 19 (19) Mio. EUR bilanziert. Für Forderungen gegenüber der Volkswagen AG sowie nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen der Volkswagen AG wurden Risikovorsorgen in Höhe von 38 (37) Mio. EUR bilanziert.

Von den Zahlungsmitteln gemäß Bilanz sind 8.336 (10.762) Mio. EUR bei der Volkswagen AG sowie Tochterunternehmen der Volkswagen AG außerhalb des Audi Konzerns angelegt. Außerdem wurden im ersten Halbjahr 2020 Kapitaleinzahlungen bei nicht konsolidierten Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 33 (80) Mio. EUR geleistet.

**17 / SEGMENTBERICHTERSTATTUNG**

Die geschäftliche Segmentierung von unternehmerischen Aktivitäten orientiert sich gemäß IFRS 8 an der internen Unternehmenssteuerung. Entscheidungsträger beider Segmente im Hinblick auf die Verteilung der Ressourcen und die Bewertung der Ertragskraft ist der Gesamtvorstand.

Die Segmentberichterstattung folgt den wirtschaftlichen Aktivitäten des Audi Konzerns und ist in die beiden Segmente Automobile und Motorräder unterteilt. Das Segment Motorräder unterschreitet zwar die quantitativen Schwellenwerte des IFRS 8, wird hier jedoch zu Informationszwecken als gesondertes Segment angegeben.

Die Aktivitäten des Segments Automobile erstrecken sich auf die Entwicklung, Fertigung, Montage und den Vertrieb von Fahrzeugen der Marke Audi und der Marke Lamborghini sowie das Geschäft mit entsprechenden Zubehör- und Ersatzteilen.

Die Aktivitäten des Segments Motorräder beinhalten die Entwicklung, Fertigung, Montage und den Vertrieb von Motorrädern der Marke Ducati einschließlich des Zubehör- und Ersatzteilesgeschäfts.

Den Segmentinformationen liegen grundsätzlich die gleichen Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie dem Konzernabschluss zugrunde. Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Audi Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten erfolgt in der Spalte Überleitung.

Die Definition und die Zusammensetzung des Operativen Ergebnisses sind in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Audi Konzerns auf Seite 24 des Halbjahresfinanzberichts dargestellt. Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse kann der korrespondierenden Anhangangabe auf Seite 32 entnommen werden.

Die interne Berichterstattung entspricht der externen IFRS-Berichterstattung. Darüber hinaus überwacht der Gesamtvorstand regelmäßig unter anderem die folgenden finanziellen und wirtschaftlichen Kenngrößen.

Die Operative Umsatzrendite des Audi Konzerns beträgt –3,7 (8,0) Prozent.

Das Segment Automobile verzeichnete eine Operative Umsatzrendite von –3,8 (8,0) Prozent. Das Segment Motorräder verzeichnete unter Berücksichtigung von zusätzlichen planmäßigen Abschreibungen aufgrund der Neubewertung von Vermögenswerten und Schulden im Rahmen der damaligen Kaufpreisallokation ein Operatives Ergebnis von 7 (44) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von 2,0 (10,2) Prozent. Bereinigt um diese Effekte beträgt das Operative Ergebnis 18 (56) Mio. EUR und die Operative Umsatzrendite 5,4 (12,9) Prozent.

## 17.1 / ÜBERLEITUNG DER SEGMENTE

in Mio. EUR	1–6/2020			
	Automobile	Motorräder	Überleitung	Audi Konzern
Umsatzerlöse mit Dritten	20.144	331	–	20.476
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	–	0	0	–
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>20.144</b>	<b>331</b>	<b>0</b>	<b>20.476</b>
<b>Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)</b>	<b>–757</b>	<b>7</b>	<b>–</b>	<b>–750</b>

in Mio. EUR	1–6/2019			
	Automobile	Motorräder	Überleitung	Audi Konzern
Umsatzerlöse mit Dritten	28.325	435	–	28.761
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	–	0	0	–
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>28.325</b>	<b>435</b>	<b>0</b>	<b>28.761</b>
<b>Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)</b>	<b>2.256</b>	<b>44</b>	<b>–</b>	<b>2.300</b>

### 17.2 / ÜBERLEITUNG ZUM KONZERNERGEBNIS

<i>in Mio. EUR</i>	1-6/2020	1-6/2019
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	-750	2.300
Konsolidierung	-	-
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>-750</b>	<b>2.300</b>
Finanzergebnis	836	280
<b>Konzernergebnis vor Steuern</b>	<b>86</b>	<b>2.580</b>

### 17.3 / UMSATZERLÖSE NACH REGIONEN

	1-6/2020		1-6/2019	
	<i>in Mio. EUR</i>	<i>in %</i>	<i>in Mio. EUR</i>	<i>in %</i>
Deutschland	4.686	22,9	6.467	22,5
Übriges Europa	5.982	29,2	9.223	32,1
Nordamerika	3.578	17,5	6.423	22,3
Asien-Pazifik	6.128	29,9	6.186	21,5
Südamerika	169	0,8	193	0,7
Afrika	83	0,4	163	0,6
Effekte aus Sicherungsgeschäften	-151	-0,7	106	0,4
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>20.476</b>	<b>100,0</b>	<b>28.761</b>	<b>100,0</b>

Die Umsatzerlöse nach Regionen gemäß IFRS 8.33 wurden nach Sitz der externen Kunden ermittelt.

## **DEUTSCHER CORPORATE GOVERNANCE KODEX**

Die aktuellen Erklärungen nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex des Vorstands und des Aufsichtsrats der AUDI AG sind auf der Internetseite [www.audi.com/cgk-erklaerung](http://www.audi.com/cgk-erklaerung) dauerhaft zugänglich.

—  
44

## **EREIGNISSE NACH DEM HALBJAHRESSTICHTAG**

Nach dem 30. Juni 2020 ergaben sich keine Ereignisse, über die nach IAS 10 berichtet werden muss.

## „VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Halbjahresfinanzberichterstattung der Konzernhalbjahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf ein-

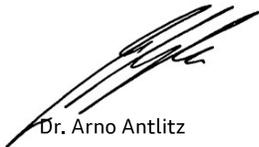
schließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.“

Ingolstadt, 27. Juli 2020

Der Vorstand



Markus Duesmann



Dr. Arno Antlitz



Dirk Große-Loheide



Peter Kössler



Dr. Sabine Maaßen



Hildegard Wortmann

## BESCHEINIGUNG NACH PRÜFERISCHER DURCHSICHT

### An die AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt, – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 30. Juni 2020, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses und des Konzern-Zwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

München, den 28. Juli 2020

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok  
Wirtschaftsprüfer

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

Ohne diese Schlussfolgerung einzuschränken, verweisen wir auf die vom Vorstand in den Abschnitten "Dieselthematik" sowie „Weitere Rechtsstreitigkeiten“ im Anhang des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses und im Abschnitt "Prognose-, Risiko- und Chancenbericht" des Konzern-Zwischenlageberichts dargestellten aktualisierten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik, in denen die gegen die AUDI Aktiengesellschaft erhobenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche erläutert werden und in denen auf die im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 sowie die im Konzernlagebericht 2019 dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen verwiesen wird. Auf der Grundlage der dort dargestellten und diesem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht zugrundeliegenden bisherigen Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung der Dieselthematik gibt es insbesondere unverändert keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft bis zur Information durch die US-Umweltschutzbehörde EPA (Environmental Protection Agency) im Herbst 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten. Die im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2020 gebildeten Rückstellungen für Gewährleistungen und Rechtsrisiken basieren auf diesen Ergebnissen und dem dort dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund der Vielzahl der erforderlichen technischen Lösungen sowie der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der dort dargestellten Risiken anders ausfallen kann.

Räpple  
Wirtschaftsprüfer

## VERBRAUCHS- UND EMISSIONSWERTE

	Kraftstoff- bzw. Stromverbrauch kombiniert [l/100 km] oder [kg/100 km] oder [kWh/100 km]	CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert [g/km]
Audi A1 Sportback	4,7-6,0	107-137
Audi A1 citycarver	5,1-5,5	117-124
Audi Q2	4,4-7,2	115-163
Audi A3 Sportback	3,5-8,5	92-194
Audi A3 Limousine	3,4-5,0	90-114
Audi A3 Cabriolet	5,2-7,3	119-165
Audi Q3	4,7-8,9	124-203
Audi Q3 Sportback	4,7-8,9	123-204
Audi TT Coupé	6,0-8,0	137-181
Audi TT Roadster	6,3-8,1	143-183
Audi A4 Limousine	3,7-7,1	98-163
Audi A4 Avant	3,8-9,2	100-211
Audi A4 allroad quattro	4,8-7,3	126-168
Audi A5 Sportback	3,7-9,2	98-209
Audi A5 Coupé	3,7-9,1	98-208
Audi A5 Cabriolet	4,0-8,9	106-203
Audi Q5	4,4-7,5	115-177
Audi A6 Limousine	4,0-7,4	104-170
Audi A6 Avant	4,2-7,6	109-268
Audi A6 allroad quattro	5,8-7,6	152-174
Audi A7 Sportback	4,3-11,6	113-265
Audi Q7	6,5-12,1	171-278
Audi Q8	6,5-12,1	172-277
Audi A8	5,7-11,4	151-260
Audi A8 L	5,8-11,1	152-254
Audi R8 Coupé	12,9-13,1	293-298
Audi R8 Spyder	13,0-13,3	297-302
Lamborghini Urus	12,6	292
Lamborghini Huracán	14-14,5	324-355
Lamborghini Aventador	19,6-20,1	452-464
<b>Fahrzeuge mit Erdgasantrieb</b>		
Audi A4 Avant g-tron	3,9-4,1	105-111
Audi A5 Sportback g-tron	3,8-4,1	104-111
<b>Plug-in-Hybridfahrzeuge</b>		
Audi A3 Sportback e-tron	1,9/12,2-2,0/12,7	43-46
Audi Q5 TFSI e	2,0/17,5-2,2/18,2	46-49
Audi A6 Limousine TFSI e	1,7/16,6-2,1/17,9	39-47
Audi A6 Avant TFSI e	1,9/17,6-2,1/18,1	44-48
Audi A7 Sportback TFSI e	1,8/16,6-2,1/18,1	40-48
Audi Q7 TFSI e	2,8/21,9-3,0/22,9	64-69
Audi A8 TFSI e	2,5/20,8-2,6/21,2	57-60
Audi A8 L TFSI e	2,5/20,9-2,7/21,2	57-61
<b>Vollelektrische Fahrzeuge</b>		
Audi e-tron	20,9-23,6	-
Audi e-tron Sportback	20,9-23,8	-

Die Tabelle enthält die Verbrauchs- und Emissionswerte sowie die Effizienzklassen der im Dokument genannten Personenkraftwagen dargestellt.

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Dadurch können sich seit dem 1. September 2018 bei der Fahrzeugbesteuerung entsprechende Änderungen ergeben. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter [www.audi.de/wltp](http://www.audi.de/wltp).

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter wie zum Beispiel Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoff- und Stromverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter [www.dat.de](http://www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

## KENNZAHLEN AUDI KONZERN

		1-6/2020	1-6/2019	
<b>Produktion</b>				
Segment Automobile	Automobile <sup>1)</sup>	675.647	920.677	-26,6
	Motoren und elektrische Antriebe	720.256	1.064.105	-32,3
Segment Motorräder – Marke Ducati	Motorräder	24.157	34.759	-30,5
<b>Auslieferungen an Kunden <sup>2)</sup></b>				
Segment Automobile	Automobile	710.792	910.760	-22,0
davon Marke Audi <sup>3)</sup>	Automobile	707.225	906.180	-22,0
davon Marke Lamborghini	Automobile	3.548	4.553	-22,1
Segment Motorräder – Marke Ducati	Motorräder	24.032	31.722	-24,2
<b>Belegschaft</b>	Durchschnitt	89.084	90.819	-1,9
<b>Umsatzerlöse</b>	Mio. EUR	20.476	28.761	-28,8
<b>Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen</b>	Mio. EUR	-643	2.300	-127,9
<b>Operatives Ergebnis</b>	Mio. EUR	-750	2.300	-132,6
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	Mio. EUR	86	2.580	-96,7
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	Mio. EUR	88	1.992	-95,6
<b>Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen</b>	%	-3,1	8,0	
<b>Operative Umsatzrendite</b>	%	-3,7	8,0	
<b>Umsatzrendite vor Steuern</b>	%	0,4	9,0	
<b>Sachinvestitionsquote <sup>4)</sup></b>	%	2,4	3,0	
<b>Forschungs- und Entwicklungskostenquote</b>	%	8,5	7,7	
<b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	Mio. EUR	1.437	4.145	-65,3
<b>Netto-Cashflow</b>	Mio. EUR	1.953	2.253	-13,3
		30.06.2020	31.12.2019	
<b>Bilanzsumme</b>	Mio. EUR	63.455	66.878	-5,1
<b>Eigenkapitalquote</b>	%	45,9	42,5	
<b>Netto-Liquidität</b>	Mio. EUR	19.875	21.754	-8,6

1) inklusive der in China vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigten Fahrzeuge

2) Vorperiodenwerte wurden geringfügig angepasst

3) inklusive der ausgelieferten Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden

4) Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte gemäß Kapitalflussrechnung im Verhältnis zu den Umsatzerlösen

**AUDI AG**

Financial Communication/Analytics, Investor Relations

I/FU-23

Auto-Union-Straße 1

85045 Ingolstadt

Deutschland

Telefon +49 841 89-0

Telefax +49 841 89-30900

E-Mail [ir@audi.de](mailto:ir@audi.de)

[www.audi.com/investor-relations](http://www.audi.com/investor-relations)

Finanzpublikation erstellt mit firesys