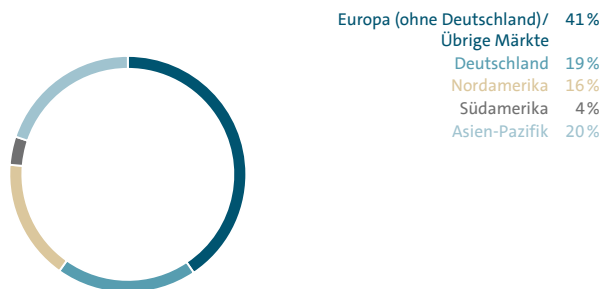


UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2020

in Prozent



UMSATZANTEILE NACH BEREICHEN 2020

in Prozent



Der Vollzug der zweiten Tranche steht unter dem Vorbehalt der Erreichung eines technischen Meilensteins. Aufgrund des zwischenzeitlich erfolgten Zusammenschlusses mit einer SPAC (Special Purpose Acquisition Company) und der daraus resultierenden Börsennotierung an der New York Stock Exchange, wurden die Termingeschäfte bis zur Einzahlung und Ausgabe der neuen Anteile unter Berücksichtigung des Börsenkurses der QuantumScape Corporation bewertet. Aus dieser Bewertung und Realisierung resultierten im Geschäftsjahr 2020 nicht zahlungswirksame Erträge in Höhe von 1,4 Mrd. €, die im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind.

ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

Im Geschäftsjahr 2020 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 222,9 Mrd. €. Der Rückgang um 11,8 % im Vergleich zum Vorjahr war im Wesentlichen auf den Volumenrückgang infolge der Covid-19-Pandemie zurückzuführen, auch die Währungskursentwicklung wirkte belastend. Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung hatten einen positiven Effekt. Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete 80,8 (80,6) % seiner Umsatzerlöse im Ausland.

Das Bruttoergebnis fiel mit 38,9 Mrd. € um 10,2 Mrd. € niedriger aus als 2019. Hierin enthalten waren auch Vorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen. Gegenläufig wirkten in beiden Zeiträumen hier erfasste positive Sondereinflüsse aus der Auflösung von Rückstellungen für technische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von 0,1 (0,3) Mrd. €. Die Bruttomarge belief sich auf 17,5 (19,5) %; ohne Sondereinflüsse lag sie bei 17,4 (19,3) %.

Vor allem die anhaltenden, negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 führten dazu, dass das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr um 8,7 Mrd. € auf 10,6 Mrd. € zurückging. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen sank

auf 4,8 (7,6) %. Neben dem Absatzrückgang infolge der pandemiebedingten Absinkens der Kundennachfrage führten Turbulenzen auf den Kapitalmärkten zu negativen Effekten aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Zudem wirkten Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,5 Mrd. € ergebnismindernd. Positiv wirkten geringere Kosten. Aus der Einbringung der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID) in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI ergab sich ein Ertrag in Höhe von 0,8 Mrd. €. Auch der aus dem Verkauf von Renk erzielte Gewinn ist hier berücksichtigt. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik belasteten das Operative Ergebnis in Höhe von –0,9 (–2,3) Mrd. €. Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich auf 9,7 (17,0) Mrd. €, die operative Umsatzrendite ging auf 4,3 (6,7) % zurück.

Das Finanzergebnis erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,6 Mrd. € auf 2,0 Mrd. €. Die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen nahmen im Wesentlichen bewertungsbedingt aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Schulden ab, während das Wertpapier- und Fondsergebnis durch Kursänderungen auch infolge der Covid-19-Pandemie belastet wurde. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen lag unter dem Wert des Vorjahres. Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem gesunkenen positiven Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, die besonders im ersten Quartal 2020 von der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 betroffen waren. Im Übrigen Finanzergebnis ist die Bewertung und Realisierung von Termingeschäften zum Kauf neuer Anteile an QuantumScape enthalten, die im Geschäftsjahr 2020 zu nicht zahlungswirksamen Erträgen in Höhe von 1,4 Mrd. € führten.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns belief sich auf 11,7 (18,4) Mrd. €. Die Umsatzrendite vor Steuern sank auf 5,2 (7,3) %. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich im Geschäftsjahr 2020 ein Aufwand in

Höhe von 2,8 (4,3) Mrd.€, die resultierende Steuerquote lag bei 24,4 (23,6)%. Das Ergebnis nach Steuern verringerte sich um 5,2 Mrd.€ auf 8,8 Mrd.€.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Von Januar bis Dezember 2020 erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in Höhe von 182,1 Mrd.€, das waren 14,3% weniger als ein Jahr zuvor. Insbesondere die geringeren Volumina infolge der Covid-19-Pandemie belasteten das Ergebnis, zudem hatte die Währungskursentwicklung einen negativen Einfluss. Mixeffekte und eine bessere Preispositionierung wirkten hingegen positiv. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die geringeren Volumina führten dazu, dass die Kosten der Umsatzerlöse sanken, ihr Anteil an den Umsatzerlösen stieg jedoch im Vergleich zum Vorjahr. Entlastend wirkten in beiden Zeiträumen hier erfasste positive Sondereinflüsse aus der Auflösung von Rückstellungen für technische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Höhere Abschreibungen infolge des umfangreichen Investitionsvolumens der Vorjahre und Vorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen standen geringere ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten gegenüber. Im Geschäftsjahr 2020 lag die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, trotz der Reduzierung der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten aufgrund des Umsatzrückgangs mit 7,6 (6,7)% über dem Wert des Vorjahres. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, eine effizientere Motorenpalette sowie die Digitalisierung und neue Technologien im Fokus.

Im Berichtsjahr nahmen sowohl die Vertriebskosten als auch die Verwaltungskosten unter anderem Wechselkursbedingt im Vergleich zum Vorjahr ab, ihr Anteil an den Umsatzerlösen legte jedoch jeweils zu. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei –0,5 (–1,0) Mrd.€. Negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik waren hauptsächlich hier mit –1,0 (–2,6) Mrd.€ zu erfassen. Belastend wirkten zudem negative Effekte aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen. Der Ertrag aus der Einbringung der AID in das Joint Venture Argo AI sowie der Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an Renk waren hier ebenso zu berücksichtigen. Im Vorjahreszeitraum hatten Zuschreibungen im Rahmen der Neubewertung von Entwicklungskosten einen positiven Einfluss.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile belief sich 2020 auf 6,7 (13,7) Mrd.€. Die operative Umsatz-

rendite im Konzernbereich Automobile ging auf 3,7 (6,5)% zurück. Im Vergleich zum Vorjahr hatte der Absatzrückgang infolge der Covid-19-Pandemie einen negativen Einfluss, auch die Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten wirkte belastend. Zudem wirkten Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,5 Mrd.€ ergebnismindernd. Positiv wirkten geringere Kosten sowie der Ertrag aus der Einbringung der AID und aus dem Verkauf von Renk; im Vergleich zum Vorjahr waren die negativen Sondereinflüsse im Berichtsjahr niedriger, während im Vorjahr Zuschreibungen im Rahmen der Neubewertung von Entwicklungskosten einen positiven Einfluss hatten. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen nahm um 8,5 Mrd.€ auf 7,6 Mrd.€ ab, die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen sank auf 4,2 (7,6)%.

Von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzeinnahmen, da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH PKW

Mio. €	2020	2019
Umsatzerlöse	156.311	182.031
Operatives Ergebnis	7.224	12.188
Operative Umsatzrendite (in %)	4,6	6,7

Mit 156,3 Mrd.€ wies der Bereich Pkw im Geschäftsjahr 2020 um 14,1% niedrigere Umsatzerlöse aus als ein Jahr zuvor. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus dem Volumenrückgang infolge der Covid-19-Pandemie. Darüber hinaus wirkte die Währungskursentwicklung belastend, Mixeffekte und eine bessere Preispositionierung hingegen positiv. Das Operative Ergebnis des Bereichs Pkw nahm um 5,0 Mrd.€ auf 7,2 Mrd.€ ab. Die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 führte zum Absinken des Fahrzeugabsatzes und negativen Einflüssen aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen belasteten das Operative Ergebnis. Geringere Kosten sowie der Ertrag aus der Einbringung der AID wirkten ergebniserhöhend. Die zu berücksichtigenden Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von –0,9 (–2,3) Mrd.€ waren niedriger als im Geschäftsjahr 2019. Im Vorjahr waren zudem Zuschreibungen im Rahmen der Neubewertung von Entwicklungskosten enthalten. Die operative Umsatzrendite sank auf 4,6 (6,7)%.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH NUTZFAHRZEUGE

Mio. €	2020	2019
Umsatzerlöse	22.156	26.444
Operatives Ergebnis	–79	1.653
Operative Umsatzrendite (in %)	–0,4	6,3

Von Januar bis Dezember 2020 beliefen sich die Umsatzerlöse des Bereichs Nutzfahrzeuge auf 22,2 Mrd. €; sie lagen damit im Wesentlichen aufgrund von Volumenrückgängen infolge der Covid-19-Pandemie um 16,2 % signifikant unter dem Wert des Vorjahres. Das Operative Ergebnis des Bereichs Nutzfahrzeuge fiel ebenfalls im Wesentlichen aufgrund des pandemiebedingten Absinkens der Kundennachfrage sowie wechselkursbedingt mit –0,1 Mrd. € um 1,7 Mrd. € niedriger aus als im Vorjahr. Verbesserungen im Mix, in der Preispositionierung und bei den Fixkosten hatten einen positiven Einfluss. Die operative Umsatzrendite ging auf –0,4 (6,3) % zurück.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH POWER ENGINEERING

Mio. €	2020	2019
Umsatzerlöse	3.640	3.997
Operatives Ergebnis	–482	–93
Operative Umsatzrendite (in %)	–13,2	–2,3

Nach dem Verkauf von Renk zum 6. Oktober 2020 umfasst der Bereich Power Engineering nunmehr MAN Energy Solutions und die dem Segment zugeordnete Kaufpreisallokation. Das Ergebnis der Geschäftstätigkeit von Renk für das Jahr 2020 ist dementsprechend nur für die ersten neun Monate im Bereich Power Engineering enthalten.

Im Berichtsjahr erwirtschaftete der Bereich Power Engineering Umsatzerlöse in Höhe von 3,6 (4,0) Mrd. €. Der Operative Verlust belief sich auf –0,5 (–0,1) Mrd. €. Ursachen waren Volumenrückgänge sowie insbesondere Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,4 Mrd. €. Kostensenkungen und Verbesserungen im Mix wirkten positiv. Die operative Umsatzrendite lag bei –13,2 (–2,3) %.

Ertragslage im Finanzdienstleistungsbereich

Mit 40,8 Mrd. € wies der Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2020 um 1,5 % höhere Umsatzerlöse aus als ein Jahr zuvor. Aufgrund des Geschäftsmodells des Finanzdienstleistungsbereichs ist der negative Effekt aus der Covid-19-Pandemie in den Umsatzerlösen hier geringer als im Konzernbereich Automobile.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich um 1,3 % auf 33,4 Mrd. €. Die Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie das Sonstige betriebliche Ergebnis nahmen in Summe zu, auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen insgesamt stieg. Das Sonstige betriebliche Ergebnis war insbesondere durch höhere Risikokosten belastet.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen gab im Wesentlichen pandemiebedingt um 6,2 % auf 3,0 Mrd. € nach. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 7,4 (8,0) %. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern fiel mit 8,8 (10,8) % hinter den Vergleichswert des Vorjahres zurück.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns umfasst die Themenbereiche Liquiditätsmanagement, Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreissrisiken sowie Bonitäts- und Länderrisiken. Die Konzern-Treasury steuert das Finanzmanagement für alle Konzerngesellschaften zentral auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter. Die Teilkonzerne MAN Energy Solutions, Porsche Holding Salzburg und TRATON sind in Teilbereichen in das Finanzmanagement einbezogen. Darüber hinaus verfügen diese Teilkonzerne über eigene Strukturen des Finanzmanagements.

Das Finanzmanagement hat das Ziel, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns sicherzustellen und gleichzeitig eine angemessene Rendite aus der Anlage überschüssiger Liquidität zu erzielen. Mittels Cash Pooling optimieren wir den Einsatz der vorhandenen Liquidität unter den wesentlichen Gesellschaften. Dabei werden die auflaufenden – positiven oder negativen – Salden der in das Cash Pooling einbezogenen Konten täglich gegen ein regionales Zielkonto ausgeglichen und somit gepoolt. Das Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken ist grundsätzlich darauf ausgerichtet, Preise, die der Investitions- beziehungsweise Produktions- und Absatzplanung im Rahmen von Planungsprämissen zugrunde gelegt wurden, mittels derivativer Finanzinstrumente und mittels Warentermingeschäften abzusichern sowie Zinsänderungsrisiken im Rahmen von Finanzierungstransaktionen zu begrenzen. Beim Management von Bonitäts- und Länderrisiken wird durch Diversifizierung das sogenannte Kontrahentenrisiko für den Volkswagen Konzern begrenzt. Das bedeutet, dass der Abschluss von Finanzgeschäften, bezogen auf das Geschäftsvolumen je Kontrahent, einer internen Limitierung durch das Kontrahentenrisikomanagement unterliegt. Hierzu werden verschiedene Bonitätskriterien herangezogen. In erster Linie wird die Eigenkapitalausstattung der möglichen Kontrahenten, aber auch das von unabhängigen Agenturen vergebene Rating betrachtet. Das jeweilige Risikolimit sowie zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren und Absicherungshorizonte genehmigt der Vorstandsausschuss für Risikomanagement. Zusätzliche Informationen zu den Grundsätzen und Zielen des Finanzmanagements finden Sie im

NETTO-CASH-FLOW KONZERNBEREICH AUTOMOBILE 2020

in Mrd. €



Kapitel „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ im Anhang zum Konzernabschluss.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Berichtsjahr nahm der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns vor allem infolge des pandemiebedingten Ergebnismrückgangs auf 35,0 (39,9) Mrd.€ ab. Die Veränderung im Working Capital lag bei -10,1 (-22,0) Mrd.€. Die Covid-19-Pandemie wirkte sich unter anderem in Form eines Forderungsabbaus, einschließlich des Finanzdienstleistungsgeschäfts, einer geringeren Bevorratung infolge der Produktionsreduzierungen, niedrigerer sonstiger Rückstellungen sowie eines geringeren Aufbaus der Verbindlichkeiten aus. Aus der Dieseldiematik ergaben sich Mittelabflüsse, die höher ausfielen als im Geschäftsjahr 2019. Mit 24,9 (18,0) Mrd.€ konnte der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft gegenüber Vorjahr deutlich verbessert werden.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2020 auf 18,4 (20,1) Mrd.€ und lag damit im Wesentlichen aufgrund geringerer Sachinvestitionen unter dem Vorjahr.

In der Finanzierungstätigkeit flossen, vor allem zur Stärkung der Brutto-Liquidität, im Berichtsjahr insgesamt Mittel in Höhe von 7,6 Mrd.€ zu; im Vorjahr wurde ein Mittelabfluss in Höhe von -0,9 Mrd.€ verzeichnet. Die Finanzierungstätigkeit beinhaltet im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Im Juni 2020 wurden Hybridanleihen in Höhe von insgesamt 3,0 Mrd.€ erfolgreich platziert. Im September 2020 emittierte Volkswagen Green Bonds in Höhe von 2,0 Mrd.€. Die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG führte im Oktober 2020 zu einem Mittelabfluss in gleicher

Höhe wie im Vorjahr. Im Geschäftsjahr 2019 waren der Erwerb angedienter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV sowie der Zahlungsmittelzufluss aus dem Börsengang von TRATON zu berücksichtigen.

Der Volkswagen Konzern verzeichnete am Ende des Berichtszeitraums einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 33,4 (24,3) Mrd.€.

Die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns lag am 31. Dezember 2020 bei -137,4 Mrd.€, am Jahresende 2019 waren es -148,0 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Von Januar bis Dezember 2020 fiel der Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile ergebnisbedingt mit 23,6 Mrd.€ um 5,5 Mrd.€ niedriger aus als im Vorjahr. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf 1,1 (1,6) Mrd.€, wobei die einzelnen Quartale sehr unterschiedlichen Veränderungen unterlagen. Die Covid-19-Pandemie wirkte sich unter anderem in Form einer geringeren Bevorratung infolge der Produktionsreduzierungen, eines Forderungsabbaus sowie geringerer Verbindlichkeiten und niedrigerer sonstiger Rückstellungen aus. Die Mittelabflüsse aus der Dieseldiematik waren höher als ein Jahr zuvor. In der Folge verringerte sich der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft um 6,0 Mrd.€ auf 24,7 Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts nahm mit 18,4 Mrd.€ um 1,5 Mrd.€ ab. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) gingen um 2,9 Mrd.€ auf 11,1 Mrd.€ zurück. Die Sachinvestitionsquote lag trotz pandemiebedingt geringerer Umsatzerlöse aufgrund von deutlich gesunkenen Sachinvestitionen mit 6,1 (6,6)% unter dem Vorjahreswert. Die Sachinvestitionen flossen vor-