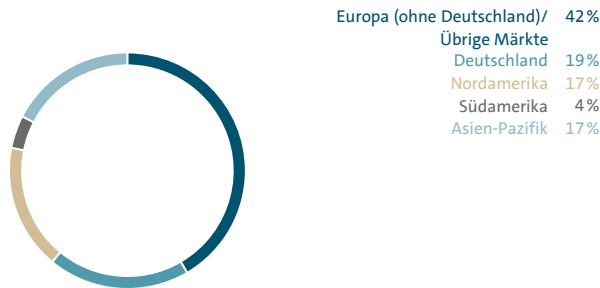
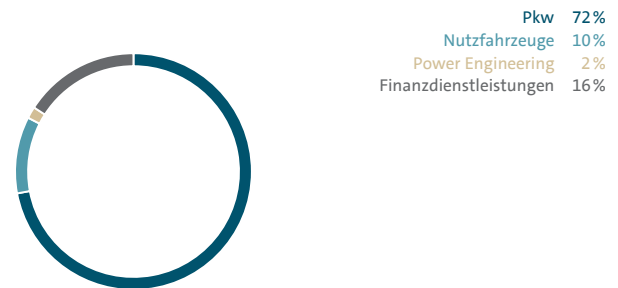


UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2019

in Prozent

**UMSATZANTEILE NACH BEREICHEN 2019**

in Prozent



gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ reduzierte sich entsprechend. Die den Minderheitsgesellschaftern der MAN SE gewährten Andienungsrechte endeten am 4. März 2019. Der verbliebene Betrag in Höhe von 0,7 Mrd.€ wurde erfolgsneutral ins Eigenkapital umgliedert, wovon 0,3 Mrd.€ auf Minderheiten entfallen.

BÖRSENGANG DER TRATON SE

Seit Juni 2019 werden Aktien der TRATON SE im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse und der NASDAQ Stockholm gehandelt. Der Platzierungspreis wurde auf 27,00€ je Aktie festgelegt. Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns erhöhte sich dadurch um 1,4 Mrd.€, wovon 1,2 Mrd.€ als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Der Zahlungseingang ist zu Beginn des dritten Quartals 2019 erfolgt.

EINBRINGUNG DER AUTONOMOUS INTELLIGENT DRIVING

Volkswagen hat im Juli 2019 bekanntgegeben, zusammen mit der Ford Motor Company in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI zu investieren.

Dazu wird Volkswagen seine vollkonsolidierte Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID) einbringen. Die Einbringung der AID erfolgt – vorbehaltlich der erforderlichen Genehmigungen der Aufsichtsbehörden und weiterer aufschiebender Bedingungen – voraussichtlich im ersten Halbjahr 2020.

VERKAUF DER BETEILIGUNG AN DER RENK AG

Im Januar 2020 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, die 76-prozentige Beteiligung des Volkswagen Konzerns an der RENK AG zu veräußern. Der Vollzug der Veräußerung wird – vorbehaltlich einer Genehmigung der Aufsichtsbehörden – voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2020 erfolgen.

ERTRAGSLAGE**Ertragslage des Konzerns**

Von Januar bis Dezember 2019 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 252,6 Mrd.€ und übertraf damit den Vorjahreswert um 7,1%. Positiv wirkten insbesondere Mixverbesserungen, höhere Absatzvolumina sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen, während die Wechselkursentwicklung einen gegenläufigen Einfluss hatte. Mit 80,6 (81,4)% wurde der größte Teil der Umsatzerlöse im Ausland erzielt.

Das Bruttoergebnis stieg um 2,8 Mrd.€ auf 49,1 Mrd.€. Die Bruttomarge belief sich auf 19,5 (19,7)%. Bereinigt um in beiden Zeiträumen hier erfasste Sondereinflüsse (im Berichtsjahr positiv aus der Auflösung von Rückstellungen für technische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Dieselthematik) lag das Bruttoergebnis bei 48,8 (46,6) Mrd.€. Ohne Berücksichtigung der Sondereinflüsse belief sich die Bruttomarge im Geschäftsjahr 2019 auf 19,3 (19,8)%.

Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns verbesserte sich im Berichtsjahr um 2,2 Mrd.€ auf 19,3 Mrd.€. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag bei 7,6 (7,3)%. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus positiven Mixeffekten, höheren Volumina, Zuschreibungen im Rahmen der Neubewertung von Entwicklungskosten, Produktkostenoptimierungen sowie aus der Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten. Gestiegene Fixkosten hatten einen negativen Einfluss. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik belasteten das Operative Ergebnis in Höhe von –2,3 (–3,2) Mrd.€. Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns nahm auf 17,0 (13,9) Mrd.€ zu, die operative Umsatzrendite stieg auf 6,7 (5,9)%.

Das Finanzergebnis ging um 0,3 Mrd.€ auf 1,4 Mrd.€ zurück. Die darin enthaltenen Zinsaufwendungen erhöhten sich infolge des gestiegenen Refinanzierungsvolumens, der

Aufzinsung von Rückstellungen sowie der Anwendung des neuen IFRS 16 deutlich. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen lag auf dem Niveau von 2018. Stichtagsbezogene Bewertungseffekte, insbesondere im Wertpapier- und Fondsergebnis, wirkten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum positiv, der zudem durch die Neubewertung der Andienungs- und Ausgleichsrechte im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE belastet war.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns verbesserte sich im Geschäftsjahr 2019 um 17,3% auf 18,4 Mrd. €. Die Umsatzrendite vor Steuern stieg auf 7,3 (6,6)%. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Aufwand in Höhe von 4,3 (3,5) Mrd. €, woraus eine Steuerquote von 23,6 (22,3)% resultierte. Das Ergebnis nach Steuern nahm um 1,9 Mrd. € auf 14,0 Mrd. € zu.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Im Berichtsjahr erzielte der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in Höhe von 212,5 Mrd. €, das waren 5,7% mehr als im Vorjahr. Im Wesentlichen konnten Verbesserungen im Mix und der höhere Fahrzeugabsatz negative Wechselkurseffekte kompensieren. Da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden, schlägt sich die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder.

Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen vor allem volumenbedingt, aufgrund von gestiegenen Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens sowie über Vorjahr liegenden ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten zu. Die Auflösung von Rückstellungen aus der Dieselthematik führte hier im Geschäftsjahr zu positiven Sondereinflüssen. Der Anteil der Umsatzkosten an den Umsatzerlösen fiel etwas höher aus als ein Jahr zuvor. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, belief sich im Geschäftsjahr 2019 auf 6,7 (6,8)%. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, eine effizientere Motorenpalette sowie die Digitalisierung und neue Technologien im Fokus.

Sowohl die Vertriebskosten als auch die Verwaltungskosten erhöhten sich im Berichtsjahr. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen fiel niedriger aus als ein Jahr zuvor, der Anteil der Verwaltungskosten war nahezu unverändert zum Vorjahr. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei -1,0 (-2,5) Mrd. €. Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr resultierte aus Zuschreibungen im Rahmen der Neubewertung von Entwicklungskosten, positiven Effekten aus Wechselkursen und gesunkenen Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting sowie aus niedrigeren Sondereinflüssen im Zusammenhang mit der Dieselthematik.

Mit 13,7 Mrd. € übertraf das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile den Wert des Vorjahres um 2,6 Mrd. €. Hierzu trugen im Wesentlichen Verbesserungen im Mix sowie der höhere Fahrzeugabsatz, die Zuschreibungen im Rahmen der Neubewertung von Entwicklungskosten, Produktkostenoptimierungen, die Bewertung von bestimmten Derivaten und geringere negative Sondereinflüsse bei. Höhere Abschreibungen sowie gestiegene Forschungs- und Entwicklungskosten wirkten gegenläufig. Die operative Umsatzrendite erhöhte sich auf 6,5 (5,5)%. Die im Operativen Ergebnis enthaltenen negativen Sondereinflüsse beliefen sich insgesamt auf -2,3 (-3,2) Mrd. €. Ohne Berücksichtigung der Sondereinflüsse stieg das Operative Ergebnis des Automobilbereichs auf 16,1 (14,3) Mrd. €. Die Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 7,6 (7,1)%. Von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen, da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH PKW¹

Mio. €	2019	2018
Umsatzerlöse	182.031	172.678
Operatives Ergebnis	12.188	10.000
Operative Umsatzrendite (in %)	6,7	5,8

¹ Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wird seit dem 1. Januar 2019 im Bereich Pkw berichtet, die Vorjahreswerte wurden angepasst.

Die Umsatzerlöse des Bereichs Pkw beliefen sich im Zeitraum Januar bis Dezember 2019 auf 182,0 Mrd. € und waren damit 5,4% höher als ein Jahr zuvor. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus positiven Mixeffekten und aus dem höheren Absatzvolumen. Eine negative Wechselkursentwicklung hatte einen gegenläufigen Einfluss. Das Operative Ergebnis des Bereichs Pkw fiel mit 12,2 Mrd. € um 2,2 Mrd. € höher aus als im Vorjahr. Vor allem Mix- und Volumenverbesserungen, Zuschreibungen im Rahmen der Neubewertung von Entwicklungskosten, positive Effekte aus Produktkosten und der Bewertung von bestimmten Derivaten sowie geringere negative Sondereinflüsse in Höhe von -2,3 (-3,2) Mrd. € im Zusammenhang mit der Dieselthematik wirkten ergebniserhöhend. Insbesondere höhere Abschreibungen sowie gestiegene Forschungs- und Entwicklungskosten minderten das Ergebnis. Die operative Umsatzrendite stieg auf 6,7 (5,8) %.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH NUTZFAHRZEUGE¹

Mio. €	2019	2018
Umsatzerlöse	26.444	24.781
Operatives Ergebnis	1.653	1.191
Operative Umsatzrendite (in %)	6,3	4,8

1. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wird seit dem 1. Januar 2019 im Bereich Pkw berichtet, die Vorjahreswerte wurden angepasst.

Die Umsatzerlöse des Bereichs Nutzfahrzeuge übertrafen im Geschäftsjahr 2019 mit 26,4 Mrd.€ den Vorjahreswert um 6,7%. Das Operative Ergebnis des Bereichs Nutzfahrzeuge verbesserte sich um 0,5 Mrd.€ auf 1,7 Mrd.€; die operative Umsatzrendite lag bei 6,3 (4,8)%. Positive Effekte aus höheren Volumina sowie Mix und Preisen konnten Kostensteigerungen mehr als ausgleichen.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH POWER ENGINEERING

Mio. €	2019	2018
Umsatzerlöse	3.997	3.608
Operatives Ergebnis	-93	-64
Operative Umsatzrendite (in %)	-2,3	-1,8

Mit 4,0 Mrd.€ wies der Bereich Power Engineering im Geschäftsjahr 2019 um 10,8% höhere Umsatzerlöse aus als ein Jahr zuvor. Der Operative Verlust lag bei -0,1 (-0,1) Mrd.€. Volumenverbesserungen standen höhere Fixkosten entgegen. Die operative Umsatzrendite belief sich auf -2,3 (-1,8)%.

Ertragslage im Finanzdienstleistungsbereich

Im Geschäftsjahr 2019 beliefen sich die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 40,2 Mrd.€ und lagen hauptsächlich aufgrund des höheren Geschäftsvolumens um 15,5% über dem Wert des Vorjahres.

Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen leicht überproportional um 17,1% auf 33,0 Mrd.€ zu. Die Vertriebskosten und das Sonstige betriebliche Ergebnis gingen zurück, während die Verwaltungskosten stiegen. In Summe erhöhten sich die Kosten volumenbedingt. Der Anteil an den Umsatzerlösen war insgesamt leicht rückläufig.

Das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs übertraf mit 3,2 Mrd.€ volumen- und wechsellkursbedingt den Vorjahreswert um 15,0% und trug damit erneut wesentlich zum Konzernergebnis bei. Die operative Umsatzrendite lag unverändert bei 8,0 (8,0)%. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern stieg auf 10,8 (9,9)%.

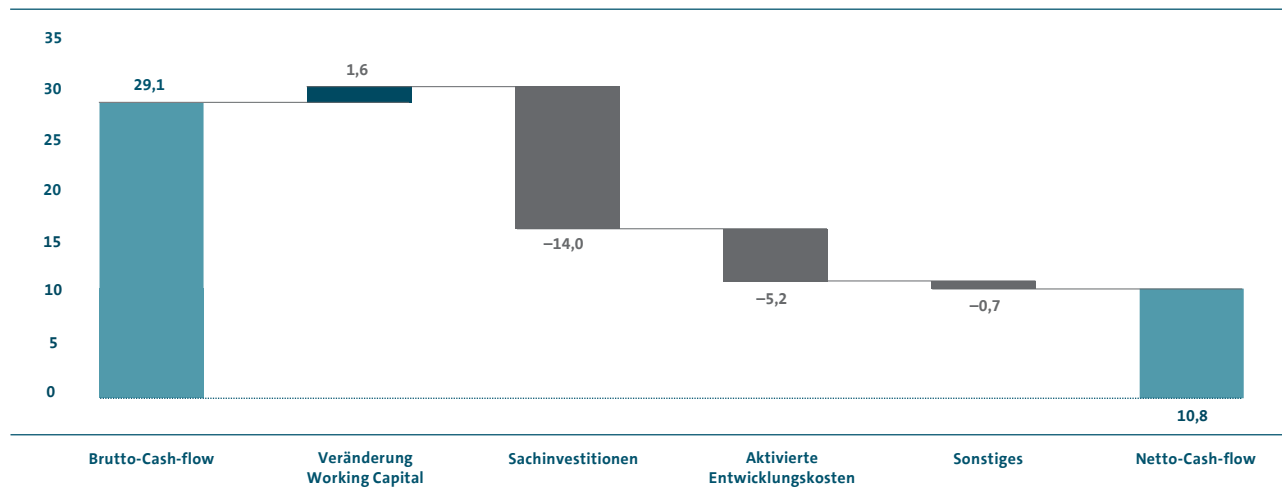
Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns umfasst die Themenbereiche Liquiditätsmanagement, Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken sowie Bonitäts- und Länderrisiken. Die Konzern-Treasury steuert das Finanzmanagement für alle Konzerngesellschaften zentral auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter. Die Teilkonzerne Scania, MAN und Porsche Holding Salzburg 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 darauf ausgerichtet, Preise, die der Investitions- beziehungsweise Produktions- und Absatzplanung 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 auf der Seite 187 sowie im Anhang des Konzernabschlusses 2019 auf den Seiten 293 bis 314.

NETTO-CASH-FLOW KONZERNBEREICH AUTOMOBILE 2019

in Mrd. €

**FINANZLAGE****Finanzielle Situation des Konzerns**

Von Januar bis Dezember 2019 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 39,9 (35,6) Mrd.€. Die Veränderung im Working Capital lag bei -22,0 (-28,3) Mrd.€. Die im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik im Berichtsjahr als Sondereinfluss erfasste Geldbuße aus dem Ordnungswidrigkeitenverfahren führte zu einem unmittelbaren Mittelabfluss. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft nahm um 10,7 Mrd.€ auf 18,0 Mrd.€ zu.

Mit 20,1 Mrd.€ fiel die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts im Berichtsjahr um 3,6% höher aus als ein Jahr zuvor.

Die Finanzierungstätigkeit verzeichnete einen Mittelabfluss in Höhe von -0,9 Mrd.€; im Vorjahr ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 24,6 Mrd.€. Die Finanzierungstätigkeit beinhaltet die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, den Erwerb angedienter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV, den Zahlungsmittelzufluss aus dem Börsengang von TRATON sowie vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Unter Anwendung des neuen IFRS 16 ist seit dem 1. Januar 2019 der Tilgungsanteil aus Leasingzahlungen in der Finanzierungstätigkeit zu erfassen.

Mit 24,3 (28,1) Mrd.€ war der Zahlungsmittelbestand des Volkswagen Konzerns laut Kapitalflussrechnung niedriger als ein Jahr zuvor.

Am Ende des Berichtsjahres verzeichnete der Volkswagen Konzern eine Netto-Liquidität in Höhe von -148,0 Mrd.€; am Jahresende 2018 lag sie bei -134,7 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Der Konzernbereich Automobile erzielte im Geschäftsjahr 2019 einen Brutto-Cash-flow von 29,1 Mrd.€, der den Vergleichswert 2018 um 3,1 Mrd.€ übertraf. Insbesondere die gute Ergebnisentwicklung, gegenüber Vorjahr geringere Steuerzahlungen sowie positive Effekte aus der Anwendung des neuen IFRS 16 führten zu diesem Anstieg. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf +1,6 (-7,4) Mrd.€. Im Vorjahresvergleich wirkten vor allem der deutlich geringere Vorratsaufbau sowie deutlich gesunkene Mittelabflüsse aus der Dieseldiagnostik positiv. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft nahm in der Folge um 12,2 Mrd.€ auf 30,7 Mrd.€ zu.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts war mit 19,9 Mrd.€ um 1,1 Mrd.€ höher als ein Jahr zuvor. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) lagen mit 14,0 Mrd.€ um 6,0% über dem Wert des Jahres 2018. Die Sachinvestitionsquote belief sich unverändert auf 6,6 (6,6)%. Die Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt eingeführt haben beziehungsweise noch einführen werden. Dies sind im Wesentlichen Fahrzeuge der Modellreihen Golf, Atlas, ID.3, ID.4, Audi A3, Audi e-tron, Audi Q3, Audi A6/A7-Familie, Porsche Taycan sowie die Bentley Continental-Baureihe. Weitere Investitionsschwerpunkte bildeten die ökologische Ausrichtung unserer Modellpalette, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und unsere modularen Baukästen. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten lagen mit 5,2 (5,2) Mrd.€ auf dem Niveau von 2018.