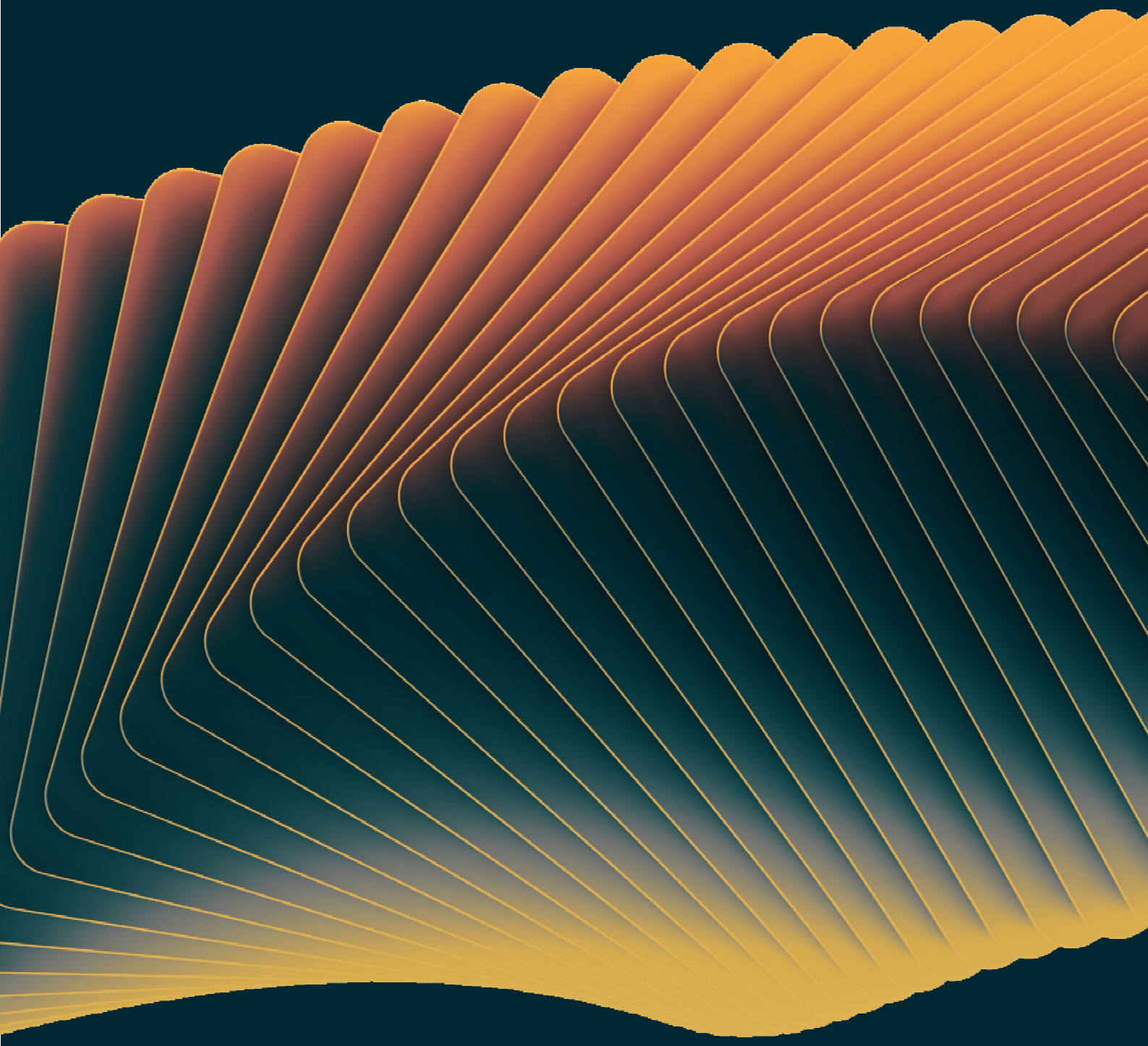
VOLKSWAGEN
GROUP

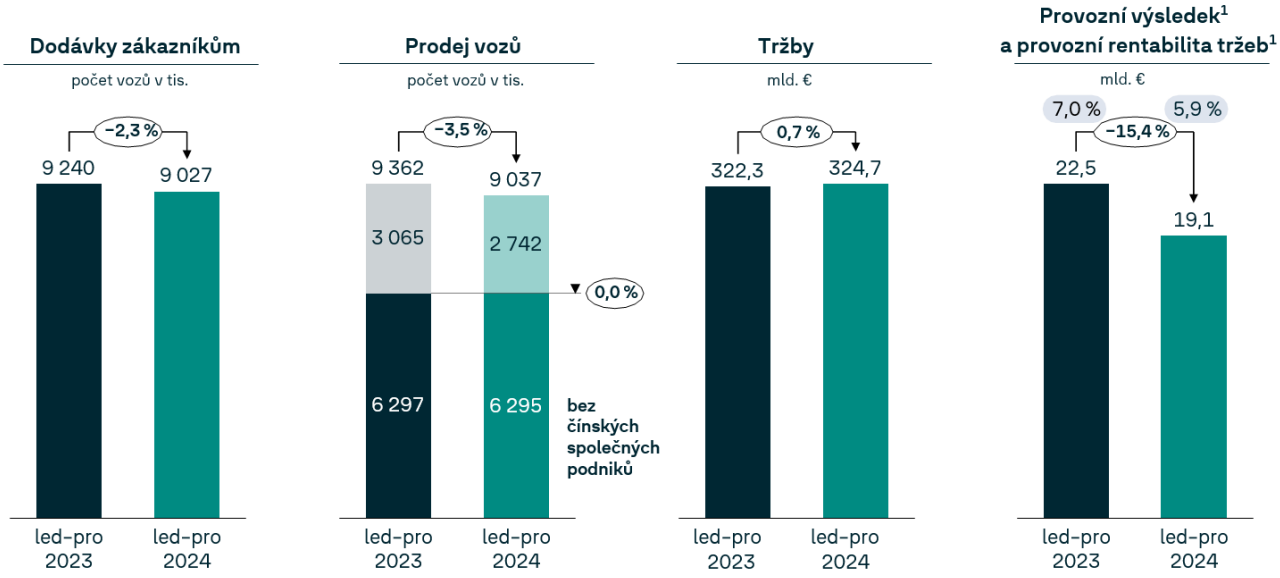


VÝROČNÍ ZPRÁVA
2024

Toto znění souhrnné výroční zprávy koncernu Volkswagen a společnosti Volkswagen AG za rok 2024 (dále výroční zpráva) je překladem originálu, který byl zpracován v německém jazyce. Bylo vynaloženo veškeré úsilí k zajištění přesného překladu. Německé znění výroční zprávy však má vždy přednost před tímto překladem při jakémkoli výkladu informací či tvorbě stanovisek nebo názorů.

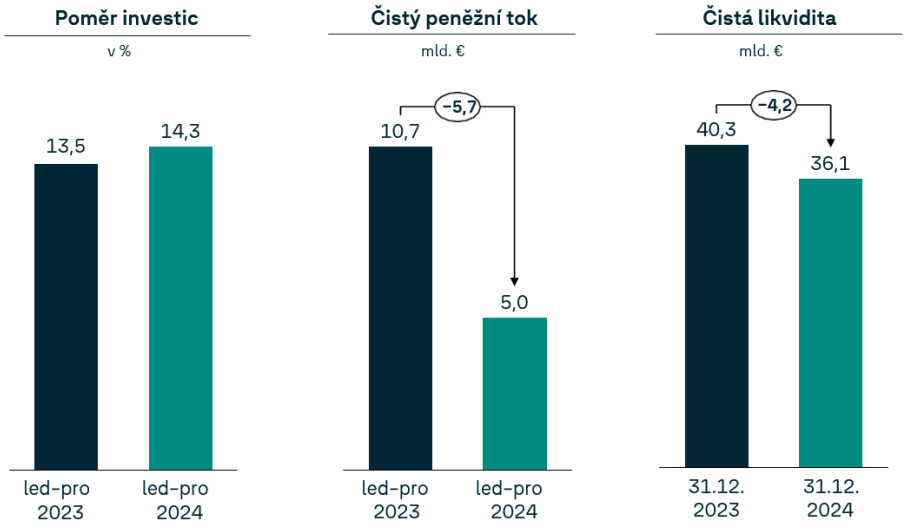
Klíčové ukazatele

KONCERN VOLKSWAGEN



1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8).

DIVIZE AUTOMOBILY



Údaje o objemu zahrnují rovněž ne plně konsolidované čínské společné podniky.
Počty vozidel dodaných v minulém účetním období byly aktualizovány a odpovídají následujícím statistickým údajům.
Alokace konsolidačních úprav mezi divizí Automobily a divizí Finanční služby je zahrnuta v divizi Automobily.

1

Našim akcionářům

05 Dopis akcionářům
09 Představenstvo společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft
11 Zpráva dozorčí rady

2

Divize

19 Značky a obchodní segmenty

3

Správa a řízení (Corporate Governance)

25 Prohlášení koncernu o správě a řízení
42 Členové představenstva
44 Členové dozorčí rady a složení výborů
47 Zpráva o odměňování

4

Konsolidovaná výroční zpráva

79 Cíle a strategie
84 Systém řízení a klíčové ukazatele
87 Struktura a obchodní činnost
91 Zveřejnění dle práva o převzetích
94 Obchodní vývoj
111 Akcie a dluhopisy
119 Finanční výkonnost a finanční pozice
135 Volkswagen AG (stručné znění dle německého obchodního zákoníku)
140 Trvale udržitelné zvyšování hodnoty
175 Zpráva o očekávaném vývoji
184 Rizika a příležitosti
226 Výhled do roku 2025

5

Zpráva o udržitelnosti

229 Obecné informace
255 Informace o životním prostředí
255 Úvod do environmentálního řízení
264 Změna klimatu
298 Znečištění
311 Voda
318 Biologická rozmanitost a ekosystémy
327 Využívání zdrojů a oběhové hospodářství
345 Taxonomie EU
362 Sociální informace
362 Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci
392 Pracovníci v hodnotovém řetězci
411 Korporátní občanství
416 Zákazníci
426 Informace k chování podniku
444 Příloha ke zprávě o udržitelnosti
467 Nefinanční ukazatele společnosti Volkswagen AG za účetní období 2024

6

Konsolidovaná účetní závěrka

470 Výkaz zisku a ztráty
471 Výkaz o úplném výsledku
473 Rozvaha
475 Výkaz o změnách vlastního kapitálu
476 Výkaz o peněžních tocích
477 Příloha
646 Prohlášení statutárního orgánu
647 Zpráva nezávislého auditora
661 Zpráva auditora ke zprávě o udržitelnosti
667 Zpráva auditora ke zprávě o odměňování

7

Doplňující informace

670 Přehled za pětileté období
671 Klíčové finanční výkonnostní ukazatele
672 Glosář
674 Plánované termíny

O této zprávě

Konsolidovaná účetní závěrka společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft byla sestavena v souladu s IFRS ve znění přijatém Evropskou unií. Kromě toho byly dodrženy požadavky německého obchodního práva podle německého obchodního zákoníku *(Handelsgesetzbuch, HGB)* a německého Kodexu správy a řízení společností. Není-li uvedeno jinak, jedná se o relevantní východisko analýzy finančních údajů.

Veškeré částky jsou zaokrouhleny dle obchodních zvyklostí, proto může součet uvedených hodnot vést k nepatrným odchylkám; to platí i pro výpočet procentních podílů. Není-li uvedeno jinak, jsou srovnávací hodnoty z předchozího účetního období uvedeny vedle hodnot za běžné účetní období v závorkách.

Tato výroční zpráva obsahuje prohlášení týkající se budoucího vývoje koncernu Volkswagen. Uvedené výpovědi jsou založeny na předpokladech o vývoji ekonomického, politického a právního prostředí v jednotlivých zemích, ekonomických zónách a trzích, zejména v automobilovém průmyslu, které jsme učinili na základě nám dostupných informací a které v současné době považujeme za reálné. Rizika jsou spojena s odhady a skutečný vývoj se může od předpovědí lišit. V případě, že dojde ke změně klíčových parametrů týkajících se našich nejdůležitějších odbytových trhů, případně významným změnám směnných kurzů, cen energií či ostatních komodit nebo dodávek dílů, jež jsou pro koncern Volkswagen relevantní, ovlivní to odpovídajícím způsobem vývoj našeho podnikání. K odchylkám od očekávaného vývoje hospodaření může dojít také v případě, že se odhady uvedené v této výroční zprávě týkající se faktorů udržitelného růstu hodnoty a rizik a příležitostí budou vyvíjet jinak, než v současnosti očekáváme, nebo pokud se objeví další rizika či příležitosti nebo jiné faktory ovlivňující průběh hospodaření.

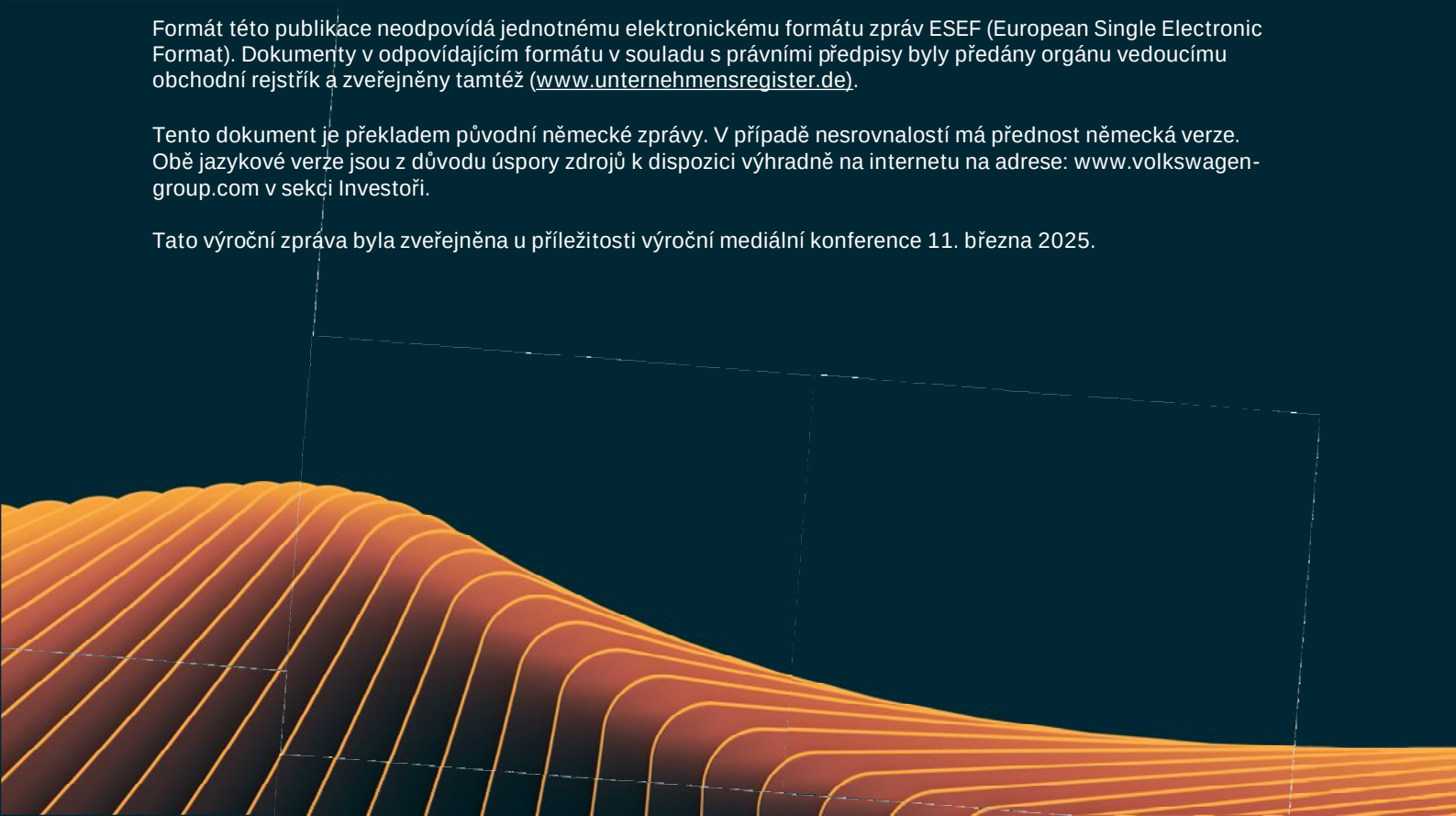
Prognózy ohledně budoucího vývoje neaktualizujeme a nepřijímáme žádné závazky nad rámec zákonných požadavků, které by nás k aktualizaci prognóz uvedených v této výroční zprávě zavazovaly.

Uvedené hodnoty rozsahů příslušných vozů odpovídají výsledkům získaným v rámci celosvětově harmonizovaného postupu zkoušek lehkých užitkových vozidel (WLTP) na vozidlovém dynamometru. Rozsahy hodnot WLTP pro sériově vyráběná vozidla se mohou lišit v závislosti na vybavení. Skutečný rozsah se bude v praxi odvíjet od rozličných ostatních faktorů.

Formát této publikace neodpovídá jednotnému elektronickému formátu zpráv ESEF (European Single Electronic Format). Dokumenty v odpovídajícím formátu v souladu s právními předpisy byly předány orgánu vedoucímu obchodní rejstřík a zveřejněny tamtéž (www.unternehmensregister.de).

Tento dokument je překladem původní německé zprávy. V případě nesrovnalostí má přednost německá verze. Obě jazykové verze jsou z důvodu úspory zdrojů k dispozici výhradně na internetu na adrese: www.volkswagen-group.com v sekci Investoři.

Tato výroční zpráva byla zveřejněna u příležitosti výroční mediální konference 11. března 2025.



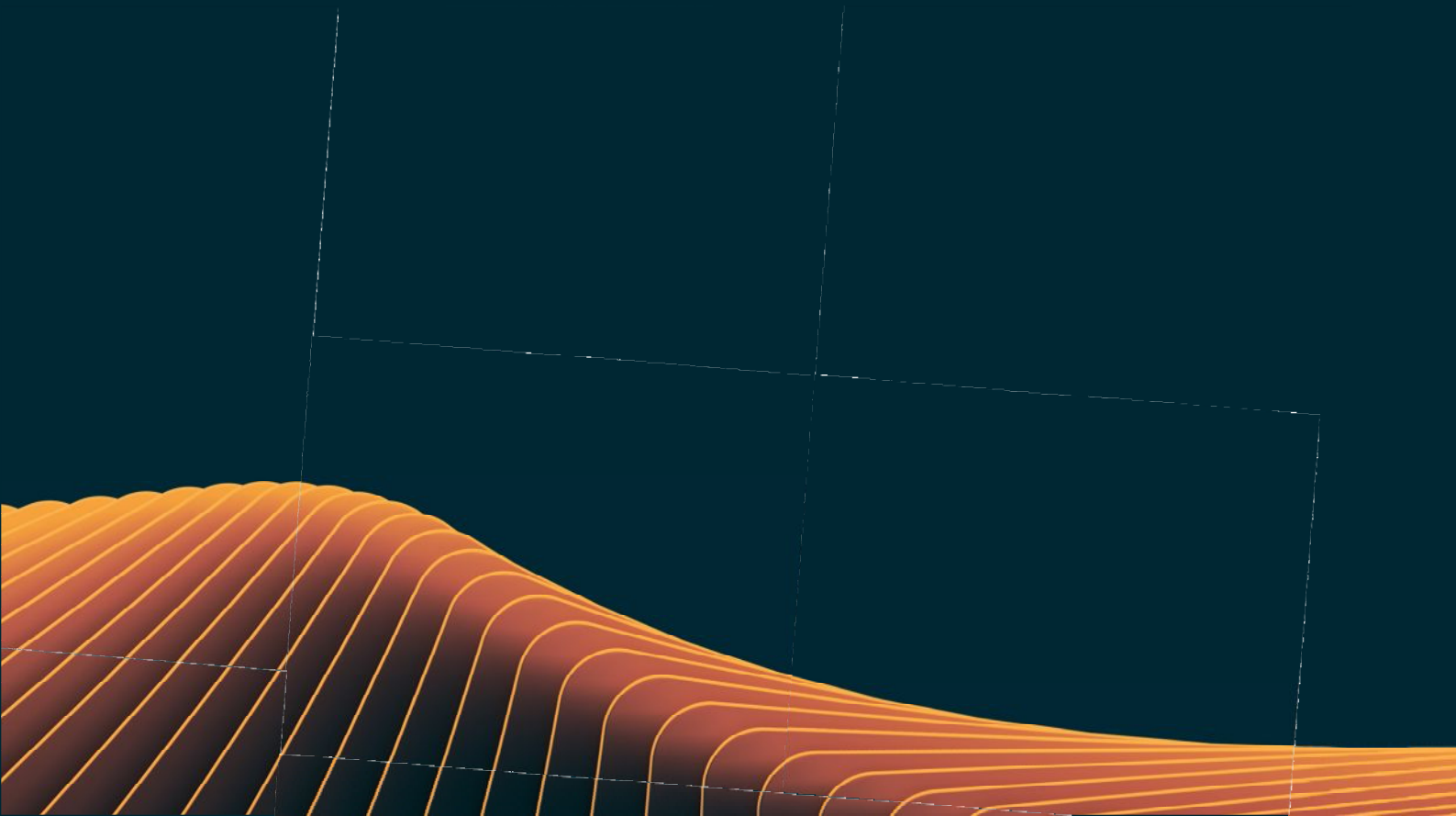
1

Našim akcionářům

05 Dopis akcionářům

09 Představenstvo společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft

11 Zpráva dozorčí rady



Dopis akcionářům

pro koncern Volkswagen byl rok 2024 rokem zásadních strategických rozhodnutí v rychle se měnícím prostředí. Koncern se tím ale nenechal zbrzdit. Naopak. V roce 2024 jsme nabrali energický kurz – a v dlouhodobém horizontu prosazovali změny s pomocí inovativních, přitažlivých produktů a prostřednictvím jednoznačných rozhodnutí.

V roce plném nejrůznějších výzev jsme opět dokázali, že máme pevné jádro. Důsledně jsme pracovali na optimalizaci struktury nákladů, zvyšování ziskovosti a dalším posilování finanční stability.

S přibližně 9 miliony dodaných vozů jsme se přiblížili úrovni předchozího účetního období. Zaznamenali jsme výrazný růst v Severní (+6 %) a Jižní Americe (+15 %), což nicméně kontrastuje s poklesem na silně konkurenčním trhu v Číně (−10 %). Na domácím evropském trhu vykazujeme stabilní vývoj a v oblasti spalovacích motorů a elektromobilů jsme na přední pozici. Naším odrazovým můstkem do nadcházejících let je velký počet modelových změn.

Obrat koncernu činí 325 mld. € a provozní výsledek se pohybuje kolem 19 mld. €. Čistý peněžní tok v divizi Automobily dosáhl 5 mld. € a čistá likvidita přibližně 36 mld €.

To jsou solidní výsledky v náročném globálním prostředí. Skutečnost, že jsme jich dosáhli ve fázi restrukturalizace, která s sebou nese značné náklady, svědčí o naší odolnosti.

Finanční stabilita nám dává potřebný manévrovací prostor pro budoucí investice a uskutečnění našich strategických cílů. Na květnové valné hromadě navrhneme dividendu ve výši 6,36 € na prioritní akcii, což odpovídá rozdělení 30 % čistého zisku.

Rozhodujícím nástrojem řízení našich provozních a strategických činností zůstávají naše programy Top 10, jež staví na měřitelných milnících, ambiciózních cílech, jasné odpovědnosti a systematickém plánování.

Síla koncernu Volkswagen spočívá v síle našich značek. Zájem zákazníků po celém světě vzbuzujeme skvělým sortimentem výrobků ve všech segmentech. To jsme přesvědčivě prokázali v roce 2024, kdy jsme v rámci nejrozsáhlejší a nejsilnější produktové ofenzivy v historii naší společnosti uvedli na trh přes 30 nových modelů.

V elektromobilitě jdeme příkladem: na našem domácím evropském trhu jsme lídrem v oblasti plně elektrických vozidel. Modely Audi Q6 e-tron a Porsche Macan úspěšně odstartovaly na nové platformě pro prémiové elektromobily (PPE), nejvyspělejší architektuře našeho koncernu pro elektromobily s moderním softwarem. Tímto způsobem tvoříme novou generaci vysoce výkonných a plně elektrických modelů.

Ambiciózní programy se zaměřením na výkon nám pomáhají ještě více posílit finanční stabilitu společnosti. Musíme pracovat disciplinovaně, soustředit se na rámcové podmínky na trhu, reagovat na ně a přizpůsobovat se jim. Abychom prostřednictvím konkrétních a měřitelných opatření dosáhli kýžených výsledků, je třeba vytrvalosti a důsledného přístupu.

Dohoda *Zukunft Volkswagen („Budoucnost koncernu Volkswagen")* je základem ekonomicky úspěšné budoucnosti společnosti Volkswagen AG a jejích německých závodů. Představuje milník z hlediska dlouhodobého sladění konkurenceschopnosti a zajištění zaměstnanosti. Celkově tak trvale snížíme personální náklady o 1,5 mld. € ročně. Ve střednědobém horizontu očekáváme v důsledku plnění veškerých dohod roční úspory výdajů v objemu přes 4 mld. €. Technologické kapacity v německých závodech budou optimalizovány o zhruba 730 000 jednotek. Do roku 2030 snížíme počet zaměstnanců o více než 35 tisíc. Strategický cíl ziskovosti značky Volkswagen – výrazné zvýšení zisku se zásadním přínosem pro celý koncern – je tak ve střednědobém horizontu reálný.

V roce 2024 jsme dosáhli významných milníků, co se naší celosvětové softwarové strategie týče. Přenastavili jsme softwarové aktivity a posílili tým o nové partnery. Pro Čínu společně s automobilkou XPeng a pro ostatní světové regiony s naším novým americkým partnerem Rivian vyvíjíme softwarová řešení budoucnosti automobilového průmyslu s perspektivními zónovými architekturami. Naše vlastní softwarová společnost CARIAD se výhledově zaměří na centrální průřezové technologie. Kromě toho přenášíme kontrolu nad stávajícím softwarem tam, kde je používán: ke značkám, které jej dále vyvíjejí společně s CARIAD. Díky tomu se jasně stanoví odpovědnosti a zaměření při využívání všech zdrojů.

Čínský trh se vyznačuje bezprecedentní dynamikou v oblasti elektrifikace, digitalizace a automatizace mobility. Koncern Volkswagen v současné době důsledně drží krok s touto „čínskou rychlostí". V roce 2024 jsme rázně prosazovali vlastí přístup „V Číně pro Čínu".

Severní Amerika zůstává základním odrazovým můstkem růstové strategie koncernu a příkladem vyváženého regionálního podnikání v rámci celosvětového trhu. Investicemi do lokalizace výroby a strategických partnerství vysíláme jasný signál budoucího růstu. Šestiprocentní nárůst dodaných vozů v Severní Americe v roce 2024 nám v tom dává za pravdu.

Baterie je základem mobility zítřka. Ve formě unifikovaného bateriového článku jsme vytvořili globální technologickou platformu napříč značkami, která snižuje míru složitosti a umožňuje úspory z rozsahu. Na jedné straně se spoléháme na externí dodavatele. A na druhé straně přebíráme tuto klíčovou technologii do vlastních rukou prostřednictvím dceřiné společnosti PowerCo.

Základem veškerého našeho jednání je udržitelnost. Stojíme si za svou odpovědností. A úspěšnost našich činů je zřejmá.

V uplynulém roce jsme toho hodně dokázali. Je to zásluha výjimečného týmu. Den za dnem kolem 680 tisíc lidí ve více než stovce lokalit po celém světě s nadšením a odhodláním posouvají naši společnost vpřed. Rád bych vám za to dnes jménem celého představenstva poděkoval.

Velké plány máme i na rok 2025. Pro náš koncern, pro naše značky, pro každého z nás. Naše společnost nechce s globálně se zrychlujícími technologickými změnami pouze držet krok. Chceme je utvářet. Naše vize je jasně definovaná: „Být hnací silou světových automobilových technologií" *(The Global Automotive Tech Driver)*.

Co nás k tomuto tvrzení opravňuje? Naše jedinečná kombinace globální působnosti a odborných znalostí na lokální úrovni. Náš důraz na vlastní kvality ve spolupráci se silnými partnery, těmi nejlepšími ve svém oboru. Naše mobilita – a naše vůle ke změně. Neobejdeme se samozřejmě bez efektivního a rozsáhlého využívání úspor z rozsahu, a to v zásadních oblastech transformace: v softwarové architektuře, bateriových technologiích, mechatronických platformách a produktových koncepcích.

Ani v roce 2025 nehodláme ve společném úsilí polevit. Na celosvětový trh bude uvedeno přibližně 30 nových modelů. Zaměřujeme se na svou silnou stránku – na své výrobky. Fascinující vozy, díky nimž stojíme v čele konkurence. Naši zákazníci se mohou těšit na nový T-Roc od Volkswagenu, nové Audi Q3, Lamborghini Temerario, silné, emoce vzbuzující deriváty 911 od Porsche a na mnoho dalšího. Nedávno jsme oslavili světovou premiéru konceptu ID. EVERY1. Jedná se o náš nejmenší vůz, který má velké předpoklady způsobit revoluci v rozjezdu elektromobility.

Budoucnost mobility je elektrická. Její profil vlastností je lepší než u technologie spalovacích motorů. Za tím si stojíme. Současně si však uvědomujeme, že transformace globálních trhů probíhá různou rychlostí. Kromě výrobků samotných hrají roli nabíjecí infrastruktura, ceny energií, pobídková schémata i regulace.

To, za co byl koncern Volkswagen nedávno kritizován, se stalo naší konkurenční výhodou: rozsáhlé a flexibilní produktové portfolio se všemi typy pohonu. Ať už se jedná o čistě elektrická vozidla, účinné spalovací motory nebo moderní hybridní koncept. Kombinujeme plug-in hybridy s našimi spalovacími motory. Plánované využití technologie prodloužení dojezdu (tzv. range extender) také ukazuje, že jsme schopni cíleně reagovat na tržní poptávku.

I v roce 2025 jsme si stanovili ambiciózní program TOP 10. Bude spočívat v důkladném ošetření nákladů, v atraktivních produktech a v posílení naší přítomnosti v regionech.

Evropa je náš domov. Tady jsme lídrem na trhu a svou pozici zde chceme dále upevňovat. V loňském roce se počet objednávek na plně elektrické vozy v západní Evropě téměř zdvojnásobil.

Na čínském trhu očekává koncern Volkswagen i v roce 2025 nesnadné podmínky. Jsme na to připraveni. Představíme zde první modely značky Audi vzniklé ze spolupráce s automobilkou SAIC, jakož i další dva modely Audi na platformě pro prémiové elektromobily (PPE). Modelová ofenziva značky Volkswagen bude zahájena v roce 2026. Do roku 2030 plánuje koncern dodat zákazníkům na 30 nových elektrických modelů přizpůsobených místním požadavkům.

Na severoamerickém trhu spatřujeme skvělé příležitosti. Proto se v tomto regionu zaměřujeme na investice a růst s pomocí produktového portfolia, které se ještě větší měrou přibližuje očekáváním amerických zákazníků. Využíváme přitom synergický efekt našich silných lokálních značek.

Myslíme globálně a jednáme lokálně: v tom je síla koncernu Volkswagen.

Architektura našich vozů nabízí v každém segmentu našich globálních trhů na míru šité profily vlastností a flexibilní výběr spalovacích motorů, hybridů a elektromobilů.

Dohánímе, co jsme zameškali v automobilovém softwaru, přesvědčujeme svou nabídkou, přičemž dostáváme dobrou zpětnou vazbu. Cílem naší nové globální softwarové strategie je poskytovat zákazníkům špičkové digitální služby. Na vývoj automobilu nahlížíme z perspektivy softwaru. Naše softwarově definovaná vozidla – zkráceně SDV – budou určovat standardy. Technicky vyspělou a výkonnou architekturu SDV navrhujeme ve společném podniku s naším partnerem, společností Rivian, a od roku 2027 ji začleníme do produktového portfolia koncernu Volkswagen. Ve východním světě máme silného partnera v automobilce XPeng, s níž CARIAD China a Volkswagen China Technology Company společně vyvíjejí konkurenceschopnou zónovou architekturu. A zamýšlejí ji uvést na trh již koncem roku 2025.

Zaměřujeme se na realizaci komplexní strategie v oblasti baterií – prostřednictvím vlastních i partnerských řešení a jejich vyváženým, škálovatelným a chytrým propojením. Zároveň pracujeme na přesvědčivých nabídkách vhodných pro celý životní cyklus našich vozů.

Udržitelnost je pro nás základem našeho jednání. Díky propracované strategii, konkrétnímu plánu realizace a nové, funkční radě pro trvalou udržitelnost přebíráme podnikatelskou odpovědnost. A rozhodujícím faktorem v tom všem je náš silný mezinárodní tým.

Vážené dámy a vážení pánové, díky velkému nasazení a nadšení se nám podařilo v uplynulých dvou letech dostat koncern Volkswagen znovu do formy. Svou sílu v roce 2025 musíme a budeme využívat – a za naše úsilí nás čeká reálná odměna. Budeme-li důsledně pokračovat v nastoupené cestě, čekají nás od roku 2026 skvělé příležitosti. Těchto příležitostí se chopíme. Protože neseme odpovědnost. Za firmu, zaměstnance, za celou společnost i okolní prostředí. Náš koncern má velký potenciál. Své slovo dodržíme. Hřiště je připraveno. Náš tým je na značkách. Máme silnou taktiku. Hra nás baví. A teď jdeme střílet góly.

S přátelským pozdravem,

Oliver Blume

Představenstvo společnosti

Volkswagen Aktiengesellschaft

Oliver Blume

Předseda představenstva
Volkswagen AG,
skupina značek Sport Luxury

Dr. Arno Antlitz

Finance a provoz

Ralf Brandstätter

Čína

Dr. Manfred Döss

Integrita a právní záležitosti

Dr. Gernot Döllner

Skupina značek Progressive

Thomas Schäfer

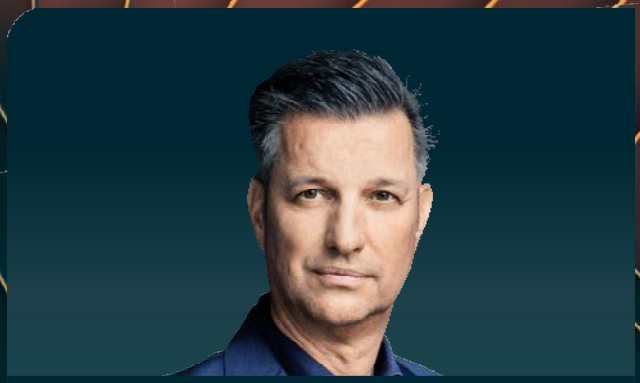
Skupina značek Core

Hauke Stars

IT

Gunnar Kilian

Lidské zdroje a skupina značek Trucks



Thomas Schmall-von Westerholt

Technologie

Zpráva dozorčí rady

(v souladu s § 171 odst. 2 zákona AktG)

Vážené dámy, vážení pánové,

v účetním období roku 2024 se dozorčí rada společnosti Volkswagen AG a jejích výborů při své práci soustředila na strategické sladění koncernu Volkswagen, jeho další rozvoj na klíčových trzích a transformaci. Během vykazovaného období dozorčí rada pravidelně projednávala pozici a vývoj společnosti. V rámci plnění povinností, jež nám jsou svěřeny dle zákona, stanov a jednacího řádu, jsme vykonávali dohled nad představenstvem, poskytovali mu podporu při vedení společnosti a poradenství ve věcech souvisejících s řízením společnosti, zejména v otázkách udržitelnosti. Dozorčí rada byla přímo zapojena do všech rozhodnutí, která mají pro koncern zásadní význam. Kromě toho jsme v pravidelných intervalech diskutovali s představenstvem o strategických faktorech.

Představenstvo splnilo své informační povinnosti, které jsou stanoveny v informační politice přijaté dozorčí radou. Poskytovalo nám informace pravidelně, bez prodlení a komplexně jak písemnou, tak ústní formou, a to zejména o všech důležitých záležitostech týkajících se strategie společnosti, rozvoje její obchodní činnosti, jejího plánování a pozice. To se týkalo i informací o rizicích a o řízení rizik. V této souvislosti představenstvo také informovalo dozorčí radu o dalším zlepšení interního kontrolního systému a systému řízení rizik a dodržování předpisů. Dozorčí rada kromě toho průběžně dostávala od představenstva informace o dodržování předpisů a o dalších aktuálních záležitostech. Pravidelně jsme byli informováni o názorech a zájmech příslušných zúčastněných stran v souvislosti s dopady na udržitelnost v rámci zákonných požadavků na podávání zpráv a požadavků stanovených dozorčí radou. Podklady relevantní pro rozhodování nám byly poskytovány v dostatečném předstihu před termínem zasedání. Navíc nám představenstvo v pravidelných intervalech předkládalo podrobnou zprávu o aktuální obchodní situaci a o výhledu na běžný rok. O jakýchkoli odchylkách ve výkonnosti oproti dříve vypracovaným plánům a cílům nás představenstvo podrobně informovalo, a to buď osobně nebo písemně. Společně s představenstvem jsme analyzovali příčiny odchylek, abychom z nich mohli vyvodit vhodná protiopatření.

Kromě toho předseda dozorčí rady v pravidelných intervalech mezi zasedáními projednával s předsedou představenstva důležité aktuální otázky. Šlo především o strategii a plánování koncernu, rozvoj podnikání a situaci v oblasti rizik a jejich řízení, včetně aspektů integrity a dodržování předpisů v koncernu Volkswagen a otázek udržitelnosti. Předseda rady projednával s investory v přiměřeném rozsahu témata týkající se konkrétně dozorčí rady a po konzultaci s představenstvem případně i témata s dozorčí radou nesouvisející. Jedním z hlavních témat diskusí byla správa a řízení společnosti a otázky spojené s ESG (environmentálními, sociálními a správními aspekty). Předseda následně o těchto jednáních informoval dozorčí radu.

Dozorčí rada se v účetním období roku 2024 sešla na celkem deseti zasedáních. Pět schůzek se konalo za osobní účasti členů a pět formou videohovoru nebo konferenčního hovoru. Účast (vypočtená na základě všech zasedání konaných během účetního období a celkového počtu členů dozorčí rady ve funkci) byla 88 %. Důvodem nižší účasti jednotlivých členů dozorčí rady byly především naléhavé pracovní povinnosti, zejména u osob činných ve veřejném životě, a neodkladné osobní záležitosti. V účetním období 2024 bylo také nutné svolat několik schůzí v krátkém časovém předstihu. Členové dozorčí rady, kteří se zasedání nezúčastnili z jiných důvodů než z důvodu možného střetu zájmů, se mohli zapojit do projednávání témat prostřednictvím pracovních podkladů a písemným hlasováním se mohli podílet na přijatých usneseních. O zvláště naléhavých záležitostech se rozhodovalo buď na schůzích svolaných v krátkém časovém předstihu formou videohovorů či konferenčních hovorů, případně s využitím postupu písemného oběhu, tj. písemně nebo pomocí elektronických komunikačních prostředků.

PRÁCE VÝBORŮ

Za účelem plnění svěřených povinností zřídila dozorčí rada čtyři výbory: výkonný výbor, nominační výbor, dohodovací výbor ustavený v souladu s § 27 odst. 3 zákona *Mitbestimmungsgesetz* (MitbestG – německý zákon o spolurozhodování) a výbor pro audit. Výkonný výbor se skládá ze čtyř zástupců akcionářů a čtyř zástupců zaměstnanců. Zástupci akcionářů ve výkonném výboru tvoří nominační výbor. Dohodovací výbor je složen ze dvou zástupců akcionářů a dvou zástupců zaměstnanců, zatímco výbor pro audit se skládá ze tří zástupců akcionářů a tří zástupců zaměstnanců. Ti, kteří byli členy těchto výborů k 31. prosinci 2024, jsou uvedeni v Prohlášení koncernu o správě a řízení.

Výkonný výbor se ve vykazovaném období sešel šestnáctkrát. Pět schůzek se konalo za osobní účasti členů a jedenáct formou videohovoru nebo konferenčního hovoru. Na zasedáních členové výkonného výboru připravovali usnesení dozorčí rady, projednávali obsazení představenstva a rozhodovali mimo jiné o smluvních otázkách týkajících se představenstva – s výjimkou odměňování – a o souhlasu s vedlejšími aktivitami členů představenstva. Kromě toho se výkonný výbor zabýval jednáními představenstva s odborovým svazem IG Metall a podnikovou radou o společné dohodě *Zukunft Volkswagen*. Výkonný výbor vykonával rovněž funkci „výboru pro odměňování" a připravoval rozhodnutí dozorčí rady v otázkách odměňování představenstva.

Úkolem nominačního výboru je navrhovat vhodné kandidáty na členy dozorčí rady, které doporučuje valné hromadě. Zohledňuje přitom cíle stanovené dozorčí radou pro její složení, stejně jako politiku rozmanitosti uplatňovanou na složení rady a snaží se naplnit profil schopností a odborných znalostí vypracovaný pro radu jako celek. Nominační výbor rovněž zvláště dbá na to, aby rada jako celek neměla nedostatky ve schopnostech a odborných znalostech (hodnocení nedostatků ve schopnostech). Členové nominačního výboru se v roce 2024 sešli osobně na jedné poradě a s ohledem na výše uvedené požadavky navrhli kandidáty na členy dozorčí rady, které doporučili valné hromadě.

Dohodovací výbor zřízený v souladu s § 27 odst. 3 zákona MitbestG neměl ve vykazovaném období důvod se scházet.

Hans Dieter Pötsch

Výbor pro audit se v účetním období 2024 sešel čtyřikrát. Tři schůzky se konaly za osobní účasti členů a jedna se uskutečnila formou videohovoru či konferenčního hovoru. Jednání se soustředila na samostatnou a konsolidovanou účetní závěrku, na systém řízení rizik včetně adekvátnosti a efektivity systému interní kontroly a systému interního auditu a na práci útvaru pro dodržování předpisů. Výbor pro audit se dále zabýval čtvrtletními a pololetní účetní závěrkou koncernu, aktuálními otázkami, dohledem nad finančním výkaznictvím a nad jeho průběhem a prověrkou účetní závěrky auditorem. Výbor pro audit se pravidelně zabývá kvalitou auditu. Po konzultaci s auditory projednal hodnocení auditního rizika, strategii, plánování a výsledky auditu. Výbor pro audit také pravidelně dostával zprávy o dosaženém pokroku ve vykazování udržitelnosti v souladu se směrnicí o podávání zpráv podniků o udržitelnosti (CSRD).

Dále se zástupci akcionářů a zaměstnanců zpravidla setkávali před zasedáními dozorčí rady na samostatných přípravných poradách.

V souvislosti s působením v dozorčí radě získávají její členové od společnosti podporu při nástupu do rady, jakož i při vzdělávání a školení; společnost zejména pomáhá při organizaci seminářů a hradí náklady s nimi související. Ve vykazovaném období absolvovali členové dozorčí rady školení na téma boje proti korupci a další školení ohledně softwaru. Volkswagen AG navíc dává členům dozorčí rady možnost se lépe seznámit s produkty koncernu a s vývojem na trhu. Společnost nabízí členům dozorčí rady například účast na interních prezentacích produktů a inovací a podporuje jejich účast na veletrzích. Poprvé jmenovaní členové dozorčí rady jsou také (v rámci tzv. onboardingu) podrobně seznamováni s tématy, která se týkají konkrétně dozorčí rady společnosti Volkswagen AG.

TÉMATA PROJEDNÁVANÁ V DOZORČÍ RADĚ

První zasedání dozorčí rady ve vykazovaném období se konalo 16. února 2024. Hlavním tématem tohoto zasedání bylo prodloužení mandátu paní Hauke Stars jako členky představenstva.

Další zasedání dozorčí rady se konalo 1. března 2024. Po podrobném přezkoumání jsme schválili konsolidovanou účetní závěrku a samostatnou účetní závěrku společnosti Volkswagen AG za účetní období 2023 připravenou představenstvem. Přezkoumali jsme souhrnnou výroční zprávu, souhrnnou samostatnou nefinanční zprávu za účetní období 2023 a preventivní zprávu představenstva o vztazích společnosti Volkswagen AG s přidruženými společnostmi (zprávu o vztazích) v souladu s § 312 zákona *Aktiengesetz* (AktG – německý zákon o akciových společnostech). Mezi další body programu patřilo zadání auditorských zakázek jak na samostatnou, tak i konsolidovanou účetní závěrku a na zprávu o udržitelnosti za rok 2024, jakož i další účetní dokumenty, schválení programu valné hromady konané 29. května 2024 a angažmá společnosti AUDI AG v sérii závodů formule 1.

Dne 6. května 2024 se konalo zasedání dozorčí rady, na kterém byla projednána opatření k dosažení strategických cílů koncernu, včetně navýšení volně obchodovatelných akcií (free float) společnosti TRATON SE.

Na zasedání rady 28. května 2024 jsme projednali úpravy smluv členů představenstva společnosti Volkswagen AG a volby do výborů dozorčí rady. Rovněž jsme se zabývali přípravami 64. valné hromady společnosti Volkswagen AG. Další body projednávané s představenstvem se týkaly obchodního vývoje a klíčových ukazatelů výkonnosti za první čtvrtletí roku 2024, vývoje na trhu, výkonnostního programu značky Volkswagen osobní vozy, bateriových technologií, strategie ohledně umělé inteligence a pokroku v řízeních souvisejících s problematikou dieselových motorů.

Dozorčí rada se na svém zasedání 14. června 2024 zabývala také opatřeními k dosažení strategických cílů koncernu, včetně navýšení volně obchodovatelných akcií společnosti TRATON SE.

Diskuse s představenstvem na schůzi dozorčí rady 21. června 2024 se soustředila na strategické sladění koncernu a dále na vývoj bateriových technologií a softwarových řešení pro automobily.

Na zasedání dne 25. června 2024 se dozorčí rada opět zabývala vývojem softwaru pro automobily a zejména přípravou založení možného společného podniku s automobilkou Rivian Automotive, Inc.

Ve dnech 26. a 27. září 2024 projednávala dozorčí rada otázky týkající se odměňování představenstva a přidělení odpovědnosti jeho členům. Společně s představenstvem jsme také diskutovali o obecném vývoji podnikání, o strategii společnosti Volkswagen Financial Services AG, jakož i o stavu finančního plánování koncernu Volkswagen a jednáních o založení společného podniku s automobilkou Rivian Automotive, Inc. Kromě toho jsme se intenzivně věnovali obchodní a finanční situaci značky Volkswagen osobní vozy.

Dozorčí rada na svém zasedání 12. listopadu 2024 znovu projednala možnost společného podniku s automobilkou Rivian Automotive, Inc. a dala zelenou jeho založení.

Dne 15. listopadu 2024 se sešla dozorčí rada, aby projednala zejména vývoj na evropském trhu, strategii koncernu ohledně hybridních vozů a náklady spojené s vývojem. Dále jsme se zabývali otázkami týkajícími se odměňování členů představenstva a společně s představenstvem jsme vydali výroční prohlášení o souladu s německým kodexem správy a řízení společností („kodex“).

Ve vykazovaném období jsme písemně hlasovali mimo jiné o další změně v systému odměňování členů představenstva, o prodloužení jmenování Thomase Schäfera do představenstva, o schválení nájemní smlouvy s jedním z členů představenstva, o otázkách týkajících se proplácení výdajů a o souhlasu s vedlejšími činnostmi členů představenstva.

V následující tabulce je uveden počet schůzí kompletní rady a výborů, jakož i účast jednotlivých členů dozorčí rady v roce 2024:

	Zasedání kompletní dozorčí rady	Zasedání výkonného výboru	Zasedání výboru pro audit	Zasedání nominačního výboru	Zasedání dohodovacího výboru
Hans Dieter Pötsch	8 z 10	13 z 16	-	1 z 1	-
Jörg Hofmann	10 ze 10	16 z 16	-	-	-
Dr. Hessa Sultan Al Jaber	9 z 10	-	-	-	-
Mansúr bin Ebráhím Al-Mahmúd	7 z 10	-	3 ze 4	-	-
Rita Beck	10 ze 10	16 z 16	-	-	-
Harald Buck	9 z 10	-	-	-	-
Matías Carnero Sojo	8 z 10	-	-	-	-
Daniela Cavallo	9 z 10	16 z 16	4 ze 4	-	-
Julia Willie Hamburg	10 ze 10	-	-	-	-
Marianne Heiss	10 ze 10	-	4 ze 4	-	-
Dr. Arno Homburg	10 ze 10	-	-	-	-
Günther J. Horvath	9 z 10	-	-	-	-
Daniela Nowak	10 ze 10	-	-	-	-
Dr. Hans Michel Piëch	9 z 10	16 z 16	-	1 z 1	-
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	8 z 10	-	3 ze 4	-	-
Dr. Wolfgang Porsche	7 z 10	14 z 16	-	1 z 1	-
Gerardo Scarpino	10 ze 10	16 z 16	4 ze 4	-	-
Karina Schnur	8 z 10	-	-	-	-
Conny Schönhardt	10 ze 10	-	4 ze 4	-	-
Stephan Weil	5 z 10	12 z 16	-	1 z 1	-

STŘET ZÁJMŮ

U opatření k navýšení volně obchodovatelných akcií společnosti TRATON SE nelze vyloučit střet zájmů mezi společnostmi Volkswagen AG a TRATON SE. Pan Pötsch, který je mimo jiné předsedou dozorčí rady společnosti TRATON SE, a paní Schnur, která je zároveň členkou výkonného výboru této společnosti, se proto z preventivních důvodů neúčastnili jednání ani usnesení přijatých v této věci dozorčí radou společnosti Volkswagen AG a mohli se podílet na případných jednáních a usneseních přijatých dozorčí radou společnosti TRATON SE. Z preventivních důvodů a s přihlédnutím k možnému zapojení Katarského emirátu se paní Al Jaber a pan Al-Mahmúd neúčastnili jednání ani usnesení přijatých dozorčí radou ohledně zapojení společnosti AUDI AG do podniku formule 1 dne 1. března 2024. V souvislosti se založením společného podniku s automobilkou Rivian Automotive, Inc. musela dozorčí rada mezi jiným učinit rozhodnutí, zda schválit rozdělení nákladů mezi společnosti Volkswagen AG a Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Vzhledem k tomu, že nebylo možné bezprostředně vyloučit střet zájmů, neúčastnili se paní Schönhardt a pánové Harald Buck, Wolfgang Porsche a Ferdinand Oliver Porsche, kteří jsou zároveň členy dozorčí rady společnosti Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, z preventivních důvodů rozhodování dozorčí rady společnosti Volkswagen AG v dané záležitosti. Pánové Hans Michel Piëch a Hans Dieter Pötsch, kteří jsou také členy dozorčí rady společnosti Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, se z preventivních důvodů neúčastnili příslušného rozhodování dozorčí rady společnosti Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Paní Daniela Cavallo se neúčastnila usnesení výkonného výboru o společné dohodě *Zukunft Volkswagen* přijaté mezi představenstvem, podnikovou radou a odborovým svazem IG Metall, neboť nebylo možné vyloučit střet zájmů vzhledem k faktu, že je předsedkyní celopodnikové a koncernové podnikové rady společnosti Volkswagen AG.

SPRÁVA A ŘÍZENÍ SPOLEČNOSTI A PROHLÁŠENÍ O SOULADU S KODEXEM

Jedním z témat jednání dozorčí rady dne 15. listopadu 2024 bylo zavedení doporučení a návrhů obsažených v kodexu v koncernu Volkswagen. Podrobně jsme diskutovali o požadavcích obsažených v kodexu a společně s představenstvem jsme vydali výroční prohlášení o souladu s doporučeními kodexu dle § 161 zákona AktG.

Společná prohlášení představenstva a dozorčí rady o souladu jsou trvale zpřístupněna na adrese www.volkswagen-group.com/declaration. Další informace o zavedení doporučení a návrhů obsažených v kodexu lze najít v Prohlášení koncernu o správě a řízení.

Výbor pro audit se dohodl s představenstvem na vhodném postupu pro průběžné sledování transakcí koncernu Volkswagen se spřízněnými stranami. V některých případech podléhají transakce se spřízněnými stranami schválení dozorčí rady a povinnosti zveřejnění. Postup průběžného sledování transakcí se spřízněnými stranami a přístup dozorčí rady jsou podrobně popsány v Prohlášení o správě a řízení skupiny. Ve vykazovaném období nedošlo k žádnému případu, kdy by na základě pravidel pro transakce se spřízněnými stranami vznikl požadavek na poskytnutí souhlasu nebo povinnost zveřejnění.

SLOŽENÍ DOZORČÍ RADY A PŘEDSTAVENSTVA

K 31. prosinci 2023 odstoupil Peter Mosch, předseda celopodnikové rady AUDI AG, ze své funkce v dozorčí radě společnosti Volkswagen AG. Jeho nástupkyní byla s účinností od 9. ledna 2024 soudem jmenována Rita Beck, místopředsedkyně celopodnikové rady společnosti AUDI AG.

Ve vykazovaném období roku 2024 nedošlo ve složení představenstva k žádným změnám.

Rádi bychom upřímně poděkovali bývalému členovi dozorčí rady panu Moschovi za jeho obětavou práci.

AUDIT SAMOSTATNÉ A KONSOLIDOVANÉ ÚČETNÍ ZÁVĚRKY

V souladu s naším návrhem zvolila valná hromada společnosti Volkswagen AG dne 29. května 2024 společnost *EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft* (EY) auditorem společnosti a koncernu za účetní období 2024. Auditoři potvrdili samostatnou účetní závěrku společnosti Volkswagen AG a konsolidovanou účetní závěrku koncernu Volkswagen i souhrnnou výroční zprávu a vydali ve všech případech zprávu auditora bez výhrad. Členové výboru pro audit se také dohodli s auditorem, že je bude informovat, pokud při provádění auditu zjistí skutečnosti představující nepřesnost podle prohlášení o kodexu předloženém představenstvem a dozorčí radou. Auditor o žádných takových záležitostech výbor pro audit neinformoval.

Dozorčí rada rovněž pověřila společnost EY vykonáním externího auditu konsolidovaného přehledu nefinančních informací za účetní období 2024.

Auditor kromě toho analyzoval systém včasného varování před riziky a jejich monitorování, který je zaintegrován do systému řízení rizik, a dospěl k závěru, že představenstvo přijalo opatření požadovaná podle § 91 odst. 2 zákona AktG k včasnému odhalení rizik ohrožujících další existenci společnosti. Ověřil také představenstvem předloženou zprávu o vztazích mezi společností Volkswagen AG a přidruženými společnostmi dle § 312 zákona AktG (zpráva o vztazích) za období od 1. ledna do 31. prosince 2024 a vydal následující výrok: „Podle našeho názoru a v souladu s naším statutárním auditem potvrzujeme, že údaje o skutečnostech uvedené ve zprávě jsou správné a že u zákonných transakcí zmiňovaných ve zprávě nebylo protiplnění společnosti nepřiměřeně vysoké."

Členům výboru pro audit a členům dozorčí rady byly v dostatečném časovém předstihu před schůzemi dne 6. března 2025, resp. 7. března 2025 poskytnuty dokumenty týkající se samostatné a konsolidované účetní závěrky včetně zprávy o vztazích, dále dokumenty týkající se souhrnné výroční zprávy, jakož i zprávy o auditu vypracované auditorem a zpráva společnosti EY o externím auditu obsahu konsolidovaného přehledu nefinančních informací za účetní období 2024. Auditor na obou schůzích podrobně informoval o významných zjištěních auditu a byl k dispozici, aby poskytl další informace.

Předseda výboru pro audit byl rovněž v úzkém kontaktu s auditory v souvislosti s postupem auditu, a to i mezi schůzkami výboru pro audit a během příprav na ně, a výboru o tom podal zprávu. Členové výboru pro audit spolu s auditorem vedli pravidelné konzultace i bez přítomnosti představenstva.

S přihlédnutím ke zprávám auditora, k diskusím s auditorem a na základě vlastních zjištění výbor pro audit připravil podklady dozorčí radě k přezkoumání konsolidované účetní závěrky koncernu, samostatné účetní závěrky společnosti Volkswagen AG, souhrnné výroční zprávy, zprávy o vztazích a konsolidovaného přehledu nefinančních informací za účetní období 2024. Výbor o nich informoval na zasedání dozorčí rady dne 7. března 2025. Výbor pro audit následně dozorčí radě doporučil schválit samostatnou a konsolidovanou účetní závěrku. S přihlédnutím k naší znalosti zprávy vypracované výborem pro audit, na základě této zprávy a na základě zprávy o auditu, jakož i během jednání a diskusí s auditorem jsme dokumenty podrobně prověřili. Dospěli jsme k závěru, že dokumenty byly vypracovány v souladu s obecně uznávanými účetními zásadami a že hodnocení situace společnosti a koncernu prezentované představenstvem v souhrnné výroční zprávě odpovídá hodnocení, které provedla dozorčí rada.

Z toho důvodu jsme se na našem zasedání dne 7. března 2025, kterého se zúčastnili i auditoři v rámci projednávání bodů týkajících se samostatné a konsolidované účetní závěrky, zprávy o vztazích a souhrnné výroční zprávy, ztotožnili se zjištěními auditora a schválili samostatnou a konsolidovanou účetní závěrku připravenou představenstvem. Roční účetní závěrka tímto byla přijata. Na základě přezkoumání zprávy o vztazích jsme dospěli k závěru, že vůči závěrečnému prohlášení představenstva v této zprávě nelze nic namítat. Návrh představenstva na rozdělení čistého zisku jsme přezkoumali zejména s přihlédnutím k zájmům společnosti a jejích akcionářů a návrh jsme schválili. Společnost EY provedla externí prověrku poskytující omezenou jistotu, jejímž předmětem byl obsah konsolidovaného přehledu nefinančních informací za účetní období roku 2024, a vydala zprávu bez výhrad. Dále společnost provedla prověrku poskytující přiměřenou jistotu týkající se vykazování podle taxonomie EU, které je součástí přehledu nefinančních informací, a i v tomto případě vydala zprávu bez výhrad. Přehled nefinančních informací za rok 2024 byl poprvé zpracován s plným uplatněním rámce evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti (ESRS), neboť vycházejí z pravidel pro vykazování udržitelnosti dle směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti (CSRD) v Evropské unii. Na našem zasedání dne 7. března 2025 se společnost EY rovněž zúčastnila jednání o těch bodech programu, které souvisely s konsolidovaným přehledem nefinančních informací za účetní období 2024. Dozorčí rada – po vlastním nezávislém přezkoumání na základě výsledků prověrky provedené společností EY a na základě předběžného přezkoumání výborem pro audit – neměla ke konsolidovanému přehledu nefinančních informací za rok 2024 žádné námitky. Usnesli jsme se také, že společně s představenstvem vypracujeme zprávu o odměňování za účetní období roku 2024. Společnost EY nejenže ověřila, zda tato zpráva obsahuje veškeré zákonem stanovené informace, ale nad rámec zákonných požadavků ověřila i obsah zprávy. EY vydala zprávu bez výhrad.

Rádi bychom vyjádřili své srdečné poděkování a velkou vděčnost představenstvu, podnikové radě, manažerským týmům a všem zaměstnancům společnosti Volkswagen AG a jejích přidružených společností za práci ve vykazovaném období. Jednalo se o další období plné výzev, mnohdy i zásadních, které jsme museli překonat. Svou tvrdou prací a vysokým osobním nasazením všichni aktivně přispěli k transformaci koncernu Volkswagen.

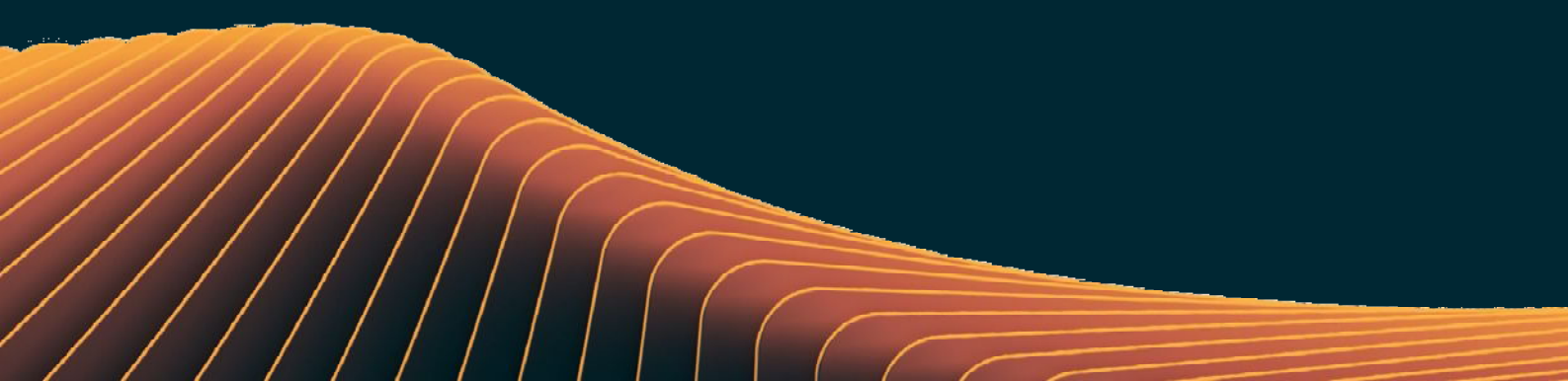
Wolfsburg, 7. března 2025

Hans Dieter Pötsch
předseda dozorčí rady

2

Divize

19 Značky a obchodní segmenty



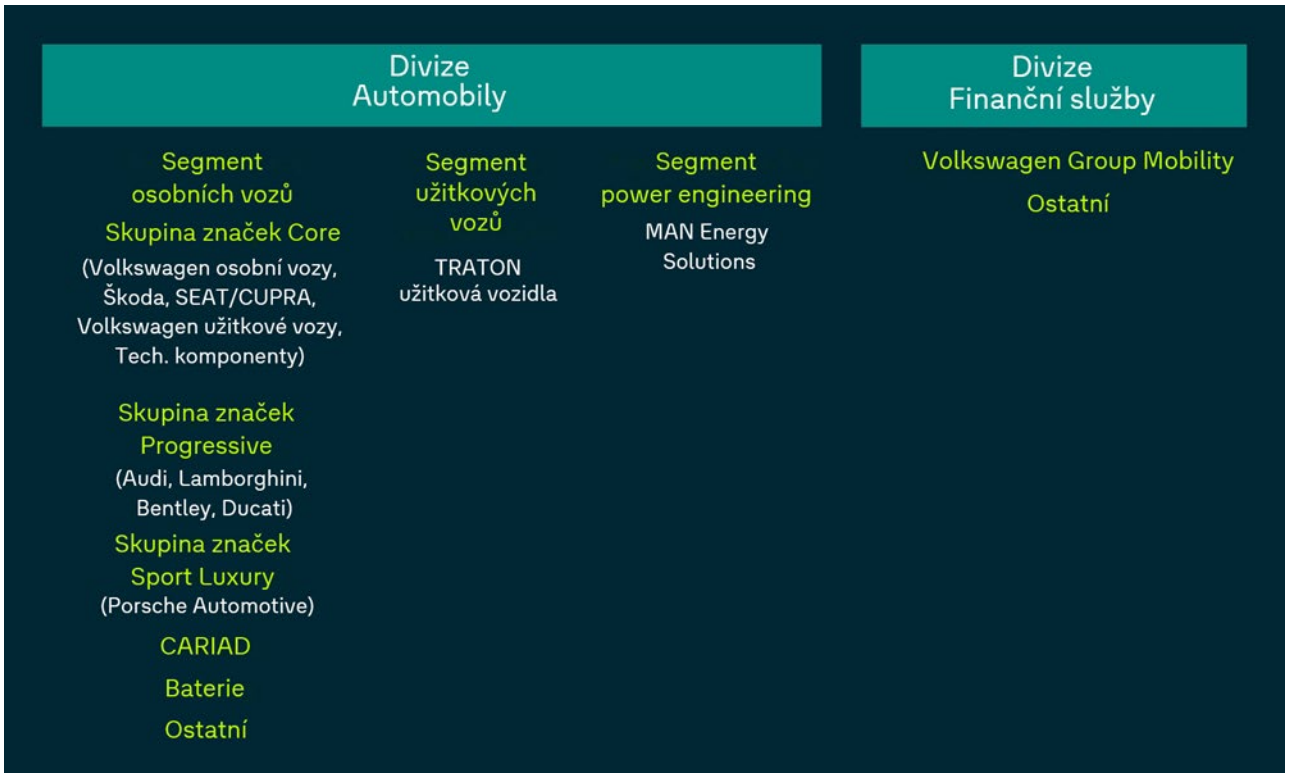
Značky a obchodní segmenty

V roce 2024 dosáhl koncern Volkswagen navzdory náročnému tržnímu prostředí podobných tržeb a počtu prodaných vozů jako v předchozím účetním období.
Provozní výsledek byl negativně ovlivněn náklady na restrukturalizaci.

STRUKTURA KONCERNU

Koncern Volkswagen se skládá ze dvou divizí: z divize Automobily a divize Finanční služby. Divize Automobily zahrnuje obchodní segment osobních vozů, užitkových vozidel a power engineeringu. Mezi činnosti této divize patří především vývoj automobilů, motorů a elektromotorů, automobilového softwaru a baterií, výroba a prodej osobních, lehkých užitkových a nákladních vozů, autobusů a motocyklů. Dále sem spadá výroba a prodej originálních dílů, velkoobjemových dieselových motorů, turbodmychadel a komponentů pohonných jednotek. Sortiment je postupně doplňován o řešení související s mobilitou. Značka Ducati byla přičleněna ke značce Audi, a řadí se tedy do segmentu osobních vozů. Činnost divize Finančních služeb zahrnuje financování obchodních partnerů a zákazníků, leasing, přímé bankovní a pojišťovací služby, správu vozového parku a služby mobility.

STRUKTURA VÝKAZNICTVÍ KONCERNU VOLKSWAGEN



KLÍČOVÉ ÚDAJE PODLE SKUPINY ZNAČEK A OBCHODNÍCH SEGMENTŮ

	PRODEJ VOZŮ		TRŽBY		PROVOZNÍ VÝSLEDEK	
v tis. vozů/mil. €	2024	2023	2024	2023	2024	2023[1]
Skupina značek Core	4 960	4 826	140 004	137 770	6 961	7 242
Skupina značek Progressive	1 123	1 282	64 532	69 865	3 903	6 280
Skupina značek Sport Luxury[2]	313	334	36 438	37 349	5 286	6 938
CARIAD	–	–	1 327	1 078	–2 431	–2 392
Baterie	–	–	8	31	–1 053	–417
TRATON užitková vozidla	335	339	46 183	45 731	4 204	3 715
Společnosti v Číně účtované ekvivalenční metodou[3]	2 742	3 065	–	–	–	–
MAN Energy Solutions	–	–	4 333	4 044	337	369
Volkswagen Group Mobility	–	–	54 806	50 765	3 000	3 248
Ostatní[4]	–435	–484	–22 976	–24 350	–1 147	–2 456
Koncern Volkswagen	**9 037**	**9 362**	**324 656**	**322 284**	**19 060**	**22 528**

1 Upravené údaje za předchozí účetní období.
2 Včetně Porsche Financial Services: tržby 40 083 (40 530) mil. €, provozní výsledek 5 640 (7 284) mil. €.
3 Tržby a provozní výsledek společností v Číně zaúčtovaných ekvivalenční metodou nejsou zahrnuty do konsolidovaných údajů; podíl těchto společností na provozním výsledku činil 1 742 (2 621) mil. €.
4 V provozním výsledku jde především o vnitroskupinové položky vykázané v hospodářském výsledku, pocházející zejména z eliminace zisků mezi společnostmi; do údaje jsou zahrnuty odpisy a amortizace identifikovatelných aktiv v rámci alokace kupní ceny, jakož i společnosti nepřiřazené k jednotlivým značkám.

KLÍČOVÉ ÚDAJE ZA SKUPINU ZNAČEK CORE

	PRODEJ VOZŮ		TRŽBY		PROVOZNÍ VÝSLEDEK	
v tis. vozů/mil. €	2024	2023	2024	2023	2024	2023[1]
Volkswagen osobní vozy	3 109	3 016	88 262	86 382	2 587	3 514
Škoda	1 090	1 056	27 787	26 536	2 305	1 773
SEAT/CUPRA	637	602	14 530	14 333	633	625
Volkswagen užitkové vozy	404	423	15 124	15 325	743	869
Tech. komponenty	–	–	20 645	21 282	703	583
Konsolidace	–281	–270	–26 345	–26 088	–11	–121
Skupina značek Core	**4 960**	**4 826**	**140 004**	**137 770**	**6 961**	**7 242**

1 Upravené údaje za předchozí účetní období.

KLÍČOVÉ ÚDAJE PODLE DIVIZÍ

	PRODEJ VOZŮ		TRŽBY		PROVOZNÍ VÝSLEDEK	
v tis. vozů/mil. €	2024	2023	2024	2023	2024	2023[1]
Segment osobních vozů	8 702	9 023	215 371	218 380	11 389	14 663
Segment užitkových vozů	335	339	46 183	45 731	4 218	3 714
Segment power engineering	–	–	4 333	4 044	335	366
Divize Automobily[2]	9 037	9 362	265 887	268 156	15 941	18 742
Divize Finanční služby	–	–	58 769	54 128	3 119	3 786
Koncern Volkswagen	**9 037**	**9 362**	**324 656**	**322 284**	**19 060**	**22 528**

1 Upravené údaje za předchozí účetní období.
2 Včetně alokace konsolidačních úprav na divize Automobily a Finanční služby.

TRŽBY A PROVOZNÍ VÝSLEDEK PODLE SKUPINY ZNAČEK A OBCHODNÍCH SEGMENTŮ

Koncern Volkswagen vykázal tržby ve výši 324,7 (322,3) mld. € v období od ledna do prosince 2024. Provozní výsledek činil 19,1 (22,5) mld. €.

Skupina značek Core prodala v účetním období 2024 5,0 (4,8) mil. vozů. Tržby činily 140,0 (137,8) mld. €. Provozní výsledek klesl na 7,0 (7,2) mld. €.

Počet prodaných vozů značky Volkswagen osobní vozy ve vykazovaném období dosáhl 3,1 (3,0) mil. automobilů a přesáhl úroveň předchozího roku. Vzrostla poptávka po modelech Polo, Golf, ID.7 a Atlas. Na trh byly úspěšně uvedeny nový Passat, nový Tiguan a ID.7 Tourer. Tržby ve výši 88,3 (86,4) mld. € překonaly předchozí účetní období. Provozní výsledek činil 2,6 (3,5) mld. €. Tento výsledek byl negativně ovlivněn nárůstem fixních nákladů a výdajů na restrukturalizační opatření. Pozitivní dopad měly účinky související s objemem a skladbou, dále optimalizované náklady na materiál a zrušení rezerv na personální náklady v důsledku dohody v rámci kolektivního vyjednávání.

Značka Škoda prodala ve vykazovaném období celkem 1,1 (1,1) mil. automobilů. Jejím nejprodávanějším modelem zůstala Octavia, růst zaznamenaly také modelové řady Fabia, Kamiq, Karoq a Kodiaq. Nadále vysoká byla i poptávka po plně elektrickém modelu Enyaq. Tržby činily 27,8 (26,5) mld. €. Provozní výsledek vzrostl na 2,3 (1,8) mld. €, zejména díky pozitivním vlivům objemu, skladby a směnných kurzů.

Přes náročné prostředí vzrostl počet prodaných vozů značky SEAT/CUPRA v období od ledna do prosince 2024 na 637 tis. vozů, o 5,9 % více než před rokem. Toto číslo zahrnuje i vůz A1 vyráběný pro Audi. Zvláštní oblibě se těšily nové modely CUPRA Formentor a SEAT Ibiza. Na trh byly úspěšně uvedeny plně elektrické modely CUPRA Tavascan, CUPRA Terramar a nová CUPRA Leon. Tržby dosáhly 14,5 mld. € a meziročně tak vzrostly o 1,4 %. V důsledku vyšších objemů stoupl provozní výsledek meziročně o 1,3 % na 633 mil. €.

V účetním období 2024 poklesl počet celosvětově prodaných vozů značky Volkswagen užitkové vozy na 404 (423) tis. kusů. Růst zaznamenaly modely Multivan a Caddy. Tržby ve výši 15,1 (15,3) mld. € odpovídaly předchozímu účetnímu období. Provozní výsledek klesl na 743 (869) mil. €, což bylo – vedle dopadů souvisejících s objemem – především důsledkem výdajů na restrukturalizační opatření.

V období od ledna do prosince 2024 dosáhla divize technických komponentů tržeb 20,6 (21,3) mld. €. Provozní výsledek 703 (583) mil. € byl vyšší než v předchozím účetním období, mimo jiné díky pozitivním vlivům plynoucím z materiálových nákladů. Náklady na restrukturalizaci měly naopak vliv negativní.

Ve skupině značek Progressive (Audi, Bentley, Lamborghini, Ducati) se ve vykazovaném období prodalo 1,1 (1,3) mil. vozidel. Dalších 595 (668) tis. vozů značky Audi prodaly čínské společné podniky FAW-Volkswagen a SAIC VOLKSWAGEN. Značka Ducati prodala ve sledovaném období 57,4 (58,4) tis. motocyklů. Tržby činily 64,5 (69,9) mld. €. Provozní výsledek klesl na 3,9 (6,3) mld. €. Vývoj objemů a ukazatelů finanční výkonnosti skupiny značek Progressive je odrazem současné náročné situace, zejména obtížného ekonomického prostředí, silné konkurence, probíhající modelové iniciativy a nákladů na restrukturalizaci bruselského závodu.

Skupina značek Sport Luxury (Porsche Automotive) prodala v účetním období 2024 313 (334) tis. vozů po celém světě. Nejprodávanější modelovou řadou byl Cayenne. Tržby se snížily na 36,4 (37,3) mld. € a provozní výsledek poklesl na 5,3 (6,9) mld. €. To bylo způsobeno zejména nižšími prodejními objemy, které lze vysvětlit uvedením současných modelů na trh, dále vyššími materiálovými náklady, zvýšeným dopadem vývojových činností na hospodářský výsledek a pokračující strategií digitalizace.

CARIAD sdružuje softwarové znalosti koncernu Volkswagen. Obchodní model zahrnuje vývoj a provoz standardizovaných softwarových platforem pro současné i budoucí modely vozidel. Tržby se v období od ledna do prosince 2024 zvýšily na 1,3 (1,1) mld. €, což lze přičíst především nárůstu licenčních poplatků z prodeje vyššího počtu vozidel vybavených softwarem CARIAD. Provozní výsledek profitoval z meziročního snížení počátečních výdajů na nové softwarové produkty a fixních nákladů. Náklady na transformaci vzniklé v důsledku strategické reorganizace CARIAD měly kompenzační účinek. To celkově vedlo k provoznímu výsledku ve výši –2,4 (–2,4) mld. €.

V obchodním segmentu Baterie jsou sdruženy globální aktivity koncernu související s budoucí výrobou bateriových článků a dalších činností v rámci hodnotového řetězce baterií. Provozní výsledek daného obchodního segmentu činil ve vykazovaném období –1,1 (–0,4) mld. €. Zde se primárně projevil vliv fixních nákladů, které vznikly při zakládání tohoto obchodního segmentu.

Množství prodaných vozidel společnosti TRATON užitková vozidla (Scania, MAN, International – dříve Navistar, Volkswagen Truck & Bus) dosáhlo úrovně předchozího roku, konkrétně 335 (339) tis. Tržby nicméně vzrostly o 1,0 % na 46,2 mld. €. Provozní výsledek stoupl na 4,2 (3,7) mld. €. Za tímto nárůstem stojí především příznivý tržní a produktový mix a silná cenová politika.

Společnost MAN Energy Solutions vykázala v období od ledna do prosince 2024 tržby ve výši 4,3 (4,0) mld. €. Provozní výsledek činil 337 (369) mil. €. Negativní dopad měly zejména výdaje související se zastavením nového obchodu s plynovými turbínami MGT.

Počet úvěrových, leasingových, servisních a pojistných smluv nově uzavřených s divizí Volkswagen Group Mobility (dříve Volkswagen Financial Services) činil ve vykazovaném období 10,3 mil. Od 1. ledna 2024 byly zohledněny i ostatní typy pojistných smluv; počet smluv k 31. prosinci 2023 byl upraven. Kritéria úvěrové způsobilosti zůstala nezměněna a míra penetrace, vyjádřená jako poměr pronajatých nebo financovaných vozidel k příslušným koncernovým objemům dodávek, byla 34,1 (32,6) %. S celkem 26.7 (25.8) mil. byl počet smluv na konci prosince 2024 vyšší než k 31. prosinci 2023. Počet smluv uzavřených se zákazníky na financování / leasing činil 10,2 (10,2) mil. a v oblasti služeb / pojištění 16,5 (15,6) mil. 31. prosince 2024 spravovala Volkswagen Bank 1,9 (1,8) mil. vkladových účtů. Provozní výsledek se snížil na 3,0 (3,2) mld. €. Pokles byl způsoben zejména zvýšenými rizikovými náklady a kurzovými ztrátami realizovanými v souvislosti s vyřazením Volkswagen Bank Rus z konsolidace.

POČET PRODANÝCH VOZŮ A TRŽBY DLE TRHŮ

V regionu Evropa/ostatní trhy prodal koncern Volkswagen v účetním období 2024 4,2 (4,2) mil. vozidel, podobně jako v předchozím roce. Tržby stouply na 194,1 (187,9) mld. €, především díky vyšším tržbám divize Finanční služby.

Na severoamerických trzích prodal koncern ve vykazovaném období 1,1 (1,1) mil. vozidel. Tržby činily 67,7 (67,9) mld. €.

Za období od ledna do prosince 2024 vzrostl počet prodaných vozů v Jižní Americe meziročně na 606 (513) tis. Tržby tak stouply na 19,0 (17,1) mld. €.

V asijsko-pacifickém regionu klesl ve vykazovaném období počet prodaných vozů koncernu Volkswagen – včetně těch od čínských společností účtovaných ekvivalenční metodou – o 12,6 % na 3,1 mil. Tržby dosáhly výše 44,1 (50,1) mld. €. V této částce nejsou obsaženy tržby z našich společností v Číně účtovaných ekvivalenční metodou.

Zajišťovací transakce týkající se tržeb koncernu Volkswagen v cizí měně měly v roce 2024 negativní dopad ve výši –0,2 (–0,8) mil. €.

KLÍČOVÉ ÚDAJE PODLE TRHŮ

	PRODEJ VOZŮ		TRŽBY	
v tis. vozů/mil. €	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**
Evropa / ostatní trhy	4 204	4 169	194 145	187 949
Severní Amerika	1 080	1 078	67 712	67 908
Jižní Amerika	606	513	18 962	17 139
Asijsko-pacifický region[1]	3 147	3 603	44 057	50 109
Zajištění tržeb	–	–	–219	–821
Koncern Volkswagen[1]	**9 037**	**9 362**	**324 656**	**322 284**

1 Tržby společných podniků v Číně nejsou zahrnuty do údajů za koncern a za asijsko-pacifický trh.

3

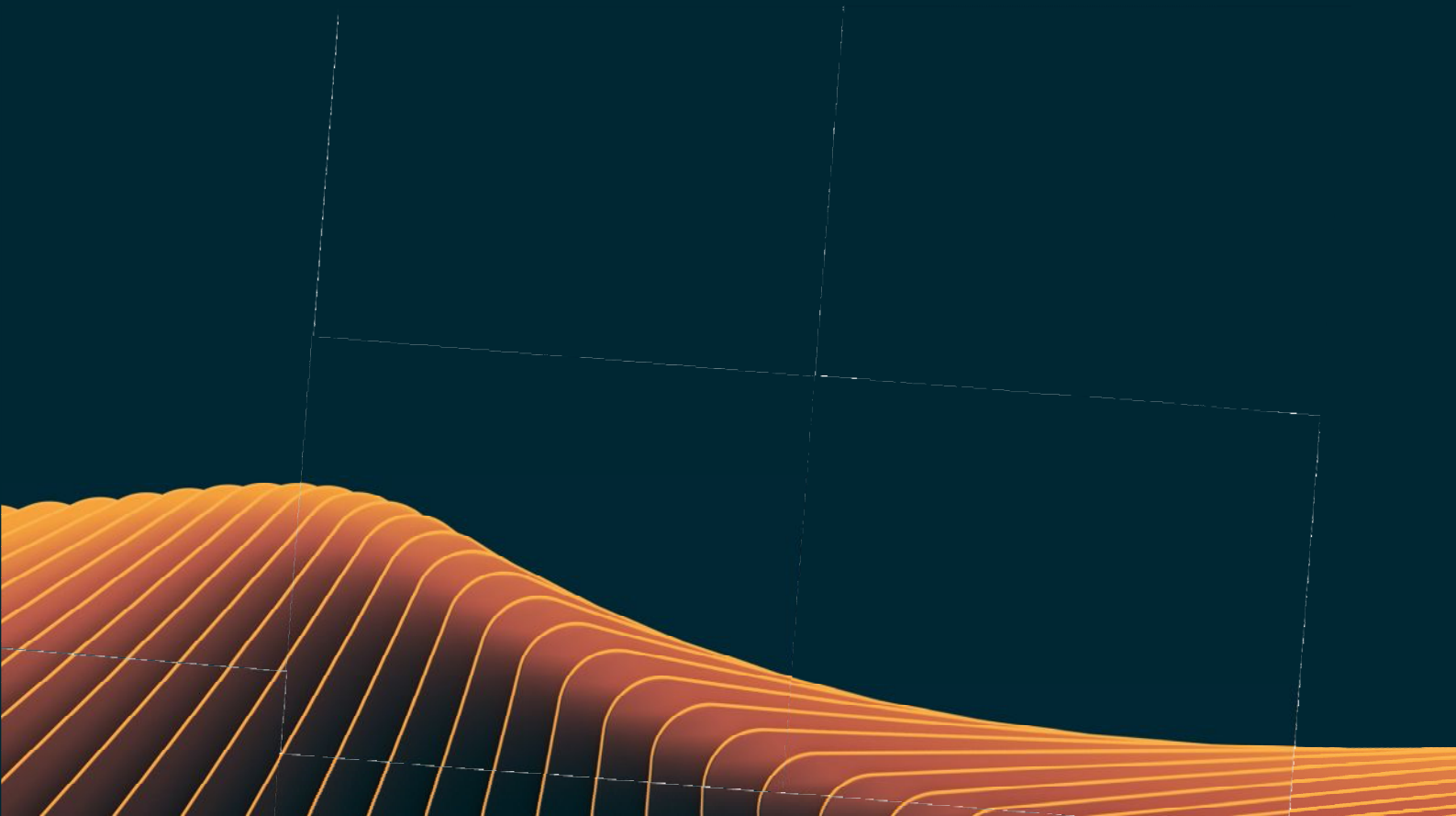
Správa a řízení (Corporate Governance)

25 Prohlášení koncernu o správě a řízení

42 Členové představenstva

44 Členové dozorčí rady a složení výborů

47 Zpráva o odměňování



Prohlášení koncernu o správě a řízení

V následující kapitole je uveden obsah prohlášení koncernu o správě a řízení, které je vyžadováno dle § 289 odst. f a § 315 odst. d HGB a na základě doporučení a zásad německého kodexu správy a řízení společností.

NĚMECKÝ KODEX SPRÁVY A ŘÍZENÍ SPOLEČNOSTÍ – PLÁN ÚSPĚŠNÉ SPRÁVY A ŘÍZENÍ SPOLEČNOSTI

Správa a řízení společností poskytuje regulační rámec pro řízení a dohled nad společnostmi. Zahrnuje jak organizaci a hodnoty společnosti, tak i zásady a směrnice její obchodní politiky. Německý kodex správy a řízení společností (dále jen „kodex“) obsahuje zásady, doporučení a návrhy pro řízení a dohled nad společnostmi. Ty vypracovala zvláštní vládní komise na základě příslušných ustanovení a vnitrostátně i mezinárodně uznávaných standardů řádné a odpovědné správy a řízení. V zájmu osvědčené praxe vládní komise pravidelně přezkoumává kodex a jeho relevantnost s ohledem na aktuální vývoj a podle potřeby jej aktualizuje. Představenstvo a dozorčí rada společnosti Volkswagen AG se při výkonu své činnosti řídí zásadami, doporučeními a návrhy obsaženými v kodexu. Dobrá správa a řízení společnosti je z našeho pohledu významným předpokladem pro dlouhodobé zvyšování hodnoty společnosti. Přispívá k posílení důvěry našich akcionářů, zákazníků, zaměstnanců, obchodních partnerů a investorů v naši práci a umožňuje nám uspokojovat stále rostoucí poptávku po informacích od zájmových skupin na národní i mezinárodní úrovni.

PROHLÁŠENÍ O SOULADU S KODEXEM

(platné k datu prohlášení)

Dne 15. listopadu 2024 vydalo představenstvo a dozorčí rada společnosti Volkswagen AG dle ustanovení § 161 zákona *Aktiengesetz* (AktG – německý zákon o akciových společnostech) výroční prohlášení o souladu s kodexem v tomto znění:

Představenstvo a dozorčí rada prohlašují:

Doporučení vládní komise vydaná v německém kodexu správy a řízení společností ve znění ze dne 28. dubna 2022 (dále jen „kodex“), zveřejněném německým ministerstvem spravedlnosti v úřední části Spolkového věstníku (Bundesanzeiger) dne 27. června 2022, jsou v období od posledního prohlášení o souladu ze dne 17. listopadu 2023 dodržována a budou dodržována i nadále, s výjimkou níže uvedených doporučení, a to z důvodů a v obdobích tam uvedených.

- a) Doporučení B.3 (doba trvání prvního jmenování do představenstva)
  Stejně jako v minulosti stanoví dozorčí rada dobu trvání prvního jmenování do představenstva tak, jak to považuje za vhodné pro každý jednotlivý případ a prospěch společnosti.
- b) Doporučení B.5 (věková hranice členů správní rady)

Podle doporučení B.5 je třeba stanovit věkovou hranici pro členy představenstva a uvést ji v prohlášení o správě a řízení společnosti. Tento požadavek byl splněn. V září 2023 dozorčí rada znovu jmenovala dr. Manfreda Dösse a výjimečně překročila stanovený věkový limit. Podle názoru dozorčí rady byla tato výjimka v zájmu společnosti, aby bylo v rámci transformace koncernu Volkswagen zajištěno co nejefektivnější a nejúčinnější provádění úkolů týkajících se oblasti integrita a právní záležitosti, za kterou pan Döss odpovídal. Dozorčí rada v ostatních případech dodržuje věkovou hranici stanovenou pro členy představenstva. Nelze však vyloučit, že by to komentátoři po právní stránce mohli považovat za odchylku od doporučení B.5, i kdyby společnost překročila konkrétní platnou věkovou hranici pouze jednou, zatímco by věková hranice jako taková zůstala v platnosti. Odchylka je proto uvedena jako preventivní opatření.

> c) Doporučení C.2 (věková hranice členů dozorčí rady)

V souladu s doporučením C.2 stanovila dozorčí rada věkovou hranici pro své členy. Podle tohoto ustanovení by návrhy na jmenování do dozorčí rady měly za normálních okolností zahrnovat pouze osoby, které v den volby nedosáhly věku 75 let. Ke dni konání valné hromady v roce 2024 bylo dr. Piëchovi 82 let a v době jeho předchozího jmenování 77 let. Přesto dozorčí rada dne 1. března 2024 rozhodla o opětovném jmenování dr. Piëcha do dozorčí rady. Dr. Piëch je jedním z největších jednotlivých nepřímých akcionářů společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft. Disponuje rozsáhlými zkušenostmi a odbornými znalostmi v různých obchodních segmentech společnosti, mimo jiné díky svému dlouholetému působení ve společnosti VOLKSWAGEN AG i v mnoha dalších společnostech koncernu Volkswagen. Dozorčí rada je přesvědčena, že své zkušenosti a znalosti bude i nadále využívat v zájmu společnosti. Dozorčí rada obecně dodržuje věkovou hranici stanovenou pro své členy. Nelze však vyloučit, že by to komentátoři po právní stránce mohli považovat za odchylku od doporučení C.2, pokud by dozorčí rada v několika případech po sobě navrhla, aby valná hromada jmenovala osoby, jejichž věk překračuje stanovenou hranici. Odchylka od doporučení C.2. byla proto s účinností od 1. března 2024 uvedena jako preventivní opatření.

> d) Doporučení C.5 (strop mandátu v představenstvu)

Předseda dozorčí rady zasedá v dozorčích radách tří kótovaných společností koncernu VOLKSWAGEN: VOLKSWAGEN AG (ve funkci předsedy), ve společnostech Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG a TRATON SE (ve funkci předsedy) a je rovněž členem dozorčí rady společnosti Bertelsmann SE & Co. KGaA. Zároveň je předsedou představenstva společnosti Porsche Automobil Holding SE. Společnost Porsche Automobil Holding SE není součástí stejného koncernu jako společnosti VOLKSWAGEN AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG a TRATON SE ve smyslu německého zákona o akciových společnostech. Jsme nicméně přesvědčeni, že předseda dozorčí rady VOLKSWAGEN AG disponuje dostatečným časem na plnění povinností souvisejících s jeho mandáty.

> e) Doporučení C.13 (informace týkající se volebních návrhů)

S ohledem na toto doporučení, podle kterého musí být určité okolnosti zveřejněny ve chvíli, kdy bude dozorčí rada předkládat valné hromadě volební návrhy, jsou požadavky vágní a definice nejasné. Čistě z důvodu předběžné opatrnosti proto v tomto ohledu deklarujeme odchylku. Bez ohledu na výše uvedené vyvine dozorčí rada veškeré úsilí, aby splnila požadavky obsažené v doporučení.

> f) Doporučení G.6 (převaha dlouhodobé pohyblivé složky odměny)

Dne 20. července 2022 se společnost Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) dohodla s dr. Oliverem Blumem na tzv. bonusu za IPO v případě úspěšného uvedení společnosti Porsche AG na burzu. Vzhledem k tomu, že úspěch IPO je také v zájmu společnosti VOLKSWAGEN AG, přistupujeme z důvodu předběžné opatrnosti k bonusu za IPO dohodnutému se společností Porsche AG jako k součásti odměny dr. Blumeho ve společnosti VOLKSWAGEN AG (ujednání o odměňování třetí strany). Dozorčí rada společnosti VOLKSWAGEN AG schválila ujednání o odměňování třetí strany pro dr. Blumeho. Bonus za IPO byl udělen ve formě virtuálních akcií. Tyto virtuální akcie budou převedeny na peněžní částky ve třech tranších během jednoho, dvou a tří let v závislosti na vývoji ceny akcií společnosti Porsche AG v příslušném časovém období. Poté budou tyto částky vyplaceny dr. Blumemu. Dozorčí rada preventivně předpokládá, že první dvě tranše bonusu za IPO, s dobou trvání jednoho roku a dvou let, budou alokovány do krátkodobé pohyblivé složky odměny dr. Blumeho, zatímco poslední tranše bonusu za IPO, s dobou trvání tří let, bude přiřazena k jeho dlouhodobé pohyblivé složce. To znamená, že celková cílová hodnota krátkodobé pohyblivé složky odměny schválená pro dr. Blumeho na účetní období roku 2022

přesáhla cílovou hodnotu dlouhodobé pohyblivé složky. V běžném účetním období 2024 ještě nebyl plně vypořádán bonus za IPO udělený v účetním období roku 2022. Z důvodu předběžné opatrnosti proto v tomto ohledu trvá naše deklarace odchylky od doporučení G.6. Přesto je celková odměna poskytovaná představenstvem dr. Blumemu i nadále orientována na udržitelný a dlouhodobý rozvoj společnosti. Dozorčí rada považuje vyplacení bonusu za IPO za účelnou a přiměřenou pobídku pro dr. Blumeho, která nereflektuje pouze práci prováděnou v rámci přípravy na IPO, ale také zohledňuje, jak trvalý úspěch IPO bude mít.

- g) Doporučení G.7 (stanovení výkonnostních kritérií pro složky variabilní složky před začátkem účetního období)
  Dozorčí rada na základě doporučení G.7 kodexu „stanoví s ohledem na nadcházející účetní období výkonnostní kritéria pro každého člena představenstva, která budou uplatněna na všechny proměnné složky odměny". Panuje všeobecná shoda, že by proto dozorčí rada měla stanovit výkonnostní kritéria ještě před začátkem účetního období, zatímco po jeho začátku se mohou stanovit pouze cíle. V dubnu 2024, tedy po začátku účetního období 2024, bylo v souvislosti se změnou způsobu zjišťování spokojenosti zaměstnanců pozastaveno jedno z výkonnostních kritérií (hodnocení sentimentu), které se v systému odměňování používá ke stanovení ročního bonusu souvisejícího s faktorem ESG v rámci sociálního podcíle. Před začátkem účetního období 2024 proto nebylo rozhodnuto, která výkonnostní kritéria budou platit pro variabilní složku odměny, potažmo pro motivaci členů představenstva. V této souvislosti byla odchylka od doporučení G.7 kodexu uvedena jako preventivní opatření s platností od 10. dubna 2024. Tato odchylka je omezena na popsaný případ. Pro nadcházející účetní období 2025 již dozorčí rada stanovila, že výkonnostní kritéria pro index diverzity budou mít v rámci sociálního dílčího cíle 100% váhu. Doporučení G.7 kodexu tak bude v budoucnu opět dodržováno.
- h) Doporučení G.8 (následné změny cílů nebo srovnávacích parametrů budou v případě proměnných složek odměny vyloučeny)
  Podle doporučení G.8 kodexu „následné změny cílů nebo srovnávacích parametrů budou vyloučeny". Na základě tehdy platného systému odměňování použila dozorčí rada hodnocení sentimentu jako základ pro stanovení cílů pro aktuální účetní období 2024 a nastavila pro něj konkrétní cílové hodnoty. Při zavádění upraveného systému odměňování bylo hodnocení sentimentu pro aktuální účetní období 2024 pozastaveno, a v důsledku toho došlo k následné změně cíle nebo srovnávacího parametru. Od 10. dubna 2024 tak platí formální odchylka od doporučení G.8 kodexu. Tato odchylka je omezena na popsaný případ. Na nadcházející účetní období 2025 stanoví dozorčí rada konkrétní cílové hodnoty pro výkonnostní kritérium indexu diverzity v rámci sociálního dílčího cíle. Rada nemá v úmyslu provádět následné úpravy cílů. To zajistí budoucí opětovné dodržování doporučení G.8 kodexu.
- i) Doporučení G.10, věta 2 (čtyřleté závazkové období)
  Dr. Blume může získat přístup ke třetí tranši bonusu za IPO popsaného výše v bodě f) v rámci dlouhodobé pohyblivé složky odměny po třech letech, tj. nemusí čekat čtyři roky.
- j) Doporučení G.13, věta 1 (horní hranice odstupného)
  Na konci července 2022 se dozorčí rada společnosti VOLKSWAGEN AG po vzájemné dohodě s dr. Diessem rozhodla ukončit s účinností od 31. srpna 2022 jeho jmenování členem a předsedou představenstva. Podle dohody uzavřené s dr. Diessem bude jeho smlouva nadále v platnosti až do konce řádného funkčního období, tj. do dne 24. října 2025 včetně, a to i po předčasném ukončení jeho jmenování, za předpokladu, že dr. Diess neodstoupí dříve. Dr. Diess proto neobdrží odstupné, ale bude případně pobírat smluvní odměnu, a to po dobu delší než dva roky po svém odchodu z představenstva. Není nám zřejmé, zda se toto doporučení týká pouze odstupného, nebo také výplaty penzionovanému členovi představenstva z důvodu jeho pokračující pracovní smlouvy. Z důvodu předběžné opatrnosti proto v tomto ohledu trvá naše deklarace odchylky od doporučení G.13, věta 1.

Aktuální i předchozí prohlášení o souladu s kodexem jsou také zveřejněna na našich webových stránkách uvedených níže.

Doporučení kodexu jsou dodržována.

Prohlášení o souladu s německým kodexem správy a řízení společností zveřejnily i naše kótované dceřiné společnosti Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG a TRATON SE. Prohlášení jsou přístupná na níže uvedených webových stránkách.

PROHLÁŠENÍ SPOLEČNOSTI VOLKSWAGEN AG O SOULADU S KODEXEM
www.volkswagen-group.com/declaration

PROHLÁŠENÍ SPOLEČNOSTI DR. ING. H.C. F. PORSCHE AG O SOULADU S KODEXEM
https://investorrelations.porsche.com/en/corporate-governance/

PROHLÁŠENÍ SPOLEČNOSTI TRATON SE O SOULADU S KODEXEM
https://ir.traton.com/websites/traton/English/5000/corporate-governance.html

PŘEDSTAVENSTVO

Představenstvo společnosti Volkswagen AG nese výhradní odpovědnost za správu společnosti vykonávanou v jejím nejlepším zájmu a v souladu se stanovami společnosti a s jednacím řádem vydaným dozorčí radou pro představenstvo.

V souladu s tím jsou v současné době povinnosti v představenstvu rozděleny mezi deset funkcí. Kromě funkce „předsedy představenstva" jsou další funkce tyto: „technologie", „finance a provoz", „lidské zdroje a skupina značek Trucks", „integrita a právní záležitosti", „skupina značek Progressive", „skupina značek Sport Luxury", „Čína", „IT" a „skupina značek Core". Předseda představenstva je v představenstvu zodpovědný také za funkci „skupina značek Sport Luxury".

Funkce představenstva jsou rozšířeny o řadu koncernových řídících funkcí, které jsou představenstvu přímo přiřazeny. Patří mezi ně koncernový prodej, výroba, nákup a výzkum a vývoj.

Další informace o složení představenstva naleznete v oddílu „Členové představenstva".

Pracovní postupy představenstva

V souladu s článkem 6 stanov sestává představenstvo společnosti Volkswagen AG nejméně ze tří osob, přičemž přesný počet stanoví dozorčí rada. K 31. prosinci 2024 mělo představenstvo devět členů.

Představenstvo se schází obvykle každý týden. Jednací řád stanoví, že se musí scházet nejméně dvakrát měsíčně. Zasedání představenstva svolává jeho předseda. Předseda je povinen svolat zasedání na žádost kteréhokoli člena představenstva. Zasedáním představenstva předsedá jeho předseda. O všech záležitostech, pokud nebyly ve shodě s jednacím řádem nebo usnesením představenstva přiděleny jedinému členovi, rozhoduje představenstvo jako celek. Rozhoduje o záležitostech mu svěřených zákonem nebo stanovami a v souladu s jednacím řádem o záležitostech obecného nebo zásadního významu. Představenstvo přijímá rozhodnutí po předchozí diskusi nebo – pokud žádný člen představenstva nevznese námitku – na základě písemného oběhu. Usnesení představenstva se přijímají většinou hlasů. V případě rovnosti hlasů rozhoduje hlas předsedy. Představenstvo je usnášeníschopné, pokud se na přijetí usnesení podílí alespoň polovina jeho členů. Nepřítomní členové představenstva se mohou podílet na přijetí usnesení ústně, písemně nebo prostřednictvím obvyklých komunikačních prostředků (např. e-mailem). Podrobnosti o povinnostech celého představenstva, o jeho zasedáních a usneseních upravuje jednací řád představenstva vydaný dozorčí radou a zveřejněný na webových stránkách společnosti Volkswagen AG: www.volkswagen-group.com/en/corporate-governance.

Každý člen představenstva řídí oblast své působnosti samostatně, aniž by byla dotčena kolektivní odpovědnost představenstva. Členové představenstva se musí vzájemně informovat o událostech, které spadají do jejich působnosti.

Každý z členů představenstva musí neprodleně oznámit střet zájmů předsedovi dozorčí rady a předsedovi představenstva a informovat o tom i ostatní členy představenstva.

Společnosti spadající pod koncern Volkswagen řídí výhradně jejich vlastní management. V souladu s rámcem stanoveným zákonem zohledňují členové vedení jednotlivých společností nejen zájmy své společnosti, ale také zájmy celého koncernu, příslušné skupiny značek i jednotlivých značek.

Výbory představenstva

Na úrovni koncernu fungují výbory představenstva pro následující oblasti: pro oblast produktů, technologií, investic, digitální transformace, integrity a dodržování předpisů, řízení rizik a pro otázky řízení. Kromě odpovědných členů představenstva jsou v těchto výborech zastoupeni zástupci útvarů relevantních pro danou oblast výboru spolu se zástupci příslušných značek, skupin značek a společností.

Spolupráce s dozorčí radou

Dozorčí rada společnosti Volkswagen AG působí jako kontrolní a poradní orgán představenstva v otázkách řízení společnosti. Je přímo zapojena zejména do rozhodnutí, která mají pro společnost zásadní význam, protože k nim musí udělit svůj souhlas. Dohled a poradenství dozorčí rady se vztahují také na témata udržitelnosti. Kromě toho dozorčí rada a představenstvo pravidelně projednávají faktory, které ovlivňují strategickou orientaci koncernu Volkswagen, včetně strategie udržitelnosti. Oba orgány společně v pravidelných intervalech vyhodnocují pokrok dosažený při realizaci strategie společnosti. V rámci zákonných oznamovacích povinností a těch, které stanovila dozorčí rada, představenstvo pravidelně, včas a podrobně informuje v písemné i ústní formě dozorčí radu o všech pro společnost důležitých otázkách, a to zejména o otázkách strategie, plánování, rozvoje obchodní činnosti, stavu a řízení rizik a dodržování předpisů.

Za jednání s dozorčí radou odpovídá předseda představenstva. Je v pravidelném kontaktu s předsedou dozorčí rady a bezodkladně jej informuje o všech mimořádných záležitostech.

Dozorčí rada uložila představenstvu povinnost poskytovat podrobné informace a zprávy v rámci komplexní informační politiky. Informační politika byla zveřejněna jako příloha II jednacího řádu představenstva společnosti Volkswagen AG na webových stránkách: www.volkswagen-group.com/ en/corporate-governance. Představenstvo musí svědomitě a přesně informovat dozorčí radu a její výbory. S výjimkou okamžitých zpráv o věcech zvláštního významu předkládaných předsedou představenstva předsedovi dozorčí rady má představenstvo povinnost informovat dozorčí radu zpravidla v písemné formě.

Podklady potřebné pro účely rozhodování musí být členům dozorčí rady poskytnuty v dostatečném předstihu před zasedáním. Další vyjádření k informacím, které dozorčí radě poskytuje představenstvo, naleznete ve zprávě dozorčí rady.

Transakce se spřízněnými stranami

Výbor pro audit se dohodl s představenstvem na vhodném postupu pro průběžné sledování transakcí koncernu Volkswagen se spřízněnými stranami. V rámci tohoto postupu představenstvo dbá na to, aby transakce se spřízněnými stranami obecně probíhaly za obvyklých tržních podmínek za použití zásady nejlepší ceny. Kromě toho probíhá i analýza všech transakcí s jednotlivými spřízněnými stranami, aby se zjistilo, zda nepřesahují hranici 1,5 % celkových stálých a oběžných aktiv koncernu Volkswagen. Při překročení této hranice se uplatňují povinnosti vyplývající z pravidel pro transakce se spřízněnými stranami („hranice RPT“). Mimo to útvar pro nákup hlásí všechny transakce, u nichž objem zakázky přesahuje částku 1 mld. €; v takových případech se pak samostatně zjišťuje, zda je smluvní partner spřízněnou osobou ve smyslu pravidel pro transakce se spřízněnými osobami.

Výbor pro audit průběžně sleduje činnost představenstva. Za tímto účelem výbor pravidelně pověřuje auditora, naposledy pro účetní období roku 2024, aby provedl namátkové kontroly spřízněných stran, s nimiž společnost Volkswagen AG nebo jiné společnosti koncernu Volkswagen provádějí transakce, jejichž celková finanční hodnota v účetním období přesáhla hranici RPT. Pokud ekonomická hodnota transakcí se spřízněnými osobami přesáhne hranici RPT, je provedena jejich kontrola za účelem zjištění, zda proběhly za obvyklých tržních podmínek a v souladu s řádnou obchodní praxí.

Pokud transakce mezi společností Volkswagen AG a spřízněnou osobou přesáhne hranici RPT, je obecně vyžadován souhlas dozorčí rady, s výjimkou mimořádných okolností podle § 111a odst. 2 nebo 3 AktG. Je-li vyžadován její souhlas, pak zpravidla dozorčí rada společnosti Volkswagen AG rozhoduje jako celek. Zřízení výboru, který by rozhodoval o schvalování transakcí se spřízněnými osobami, není v plánu. Dozorčí rada si však vyhrazuje právo takový výbor zřídit, pokud to budou jednotlivé případy vyžadovat v souladu s ustanoveními německého zákona o akciových společnostech. Členové dozorčí rady, kteří jsou do transakce zapojeni jako spřízněné osoby

nebo jejichž vztah se spřízněnou osobou vede k obavám ze střetu zájmů, se neúčastní rozhodování o schvalování transakcí se spřízněnými osobami.

Jednací řád představenstva společnosti Volkswagen AG stanoví, že transakce mezi společností Volkswagen AG a spřízněnou osobou, která je zároveň přímým nebo nepřímým akcionářem společnosti Volkswagen AG a vlastní alespoň 5 % základního kapitálu, obecně podléhají schválení dozorčí radou, a to i v případě, že není překročena hranice RPT. O potřebě schválení rozhoduje výkonný výbor.

Politika rozmanitosti a plánování nástupnictví v představenstvu

Dozorčí rada zformulovala následující politiku rozmanitosti platnou pro obsazení představenstva (§ 289 odst. f (2) č. 6 HGB):

Dozorčí rada musí při zvažování nejlepších kandidátů na jmenování do představenstva jako orgánu společnosti brát v úvahu také zásady rozmanitosti. Rada chápe rozmanitost ve smyslu hodnotícího kritéria především jako odlišné, ale zároveň se doplňující profily odborníků s odbornými i všeobecnými zkušenostmi, a to i v mezinárodní oblasti, přičemž obě pohlaví musí být v představenstvu adekvátně zastoupena. Dozorčí rada bude v tomto kontextu brát v úvahu zejména následující aspekty:

- Členové představenstva by měli mít dlouholeté manažerské zkušenosti.
- Měli by také pokud možno disponovat zkušenostmi vycházejícími z různého vzdělání a profesního prostředí.
- Představenstvo by jako celek mělo mít odborné znalosti, zejména znalosti a zkušenosti s výrobou a prodejem vozidel a motorů jakéhokoli druhu, jakož i jiných technických výrobků, a zkušenosti v mezinárodní oblasti.
- Dále by mělo mít dlouholeté zkušenosti ve výzkumu a vývoji, ve výrobě, v odbytu, ve financích a v řízení lidských zdrojů a rovněž v oblasti práva a dodržování předpisů.
- Usilujeme o vyšší podíl žen v představenstvu, než je zákonem stanovené minimum.
- V představenstvu by měli být zastoupeni i lidé různého věku.

Cílem politiky rozmanitosti je, aby členové představenstva reprezentovali nejrůznější odborné znalosti, zkušenosti, úhly pohledu, pohlaví a věk. Rozmanitost napomáhá dobré orientaci v organizačních a obchodních záležitostech společnosti Volkswagen AG. Především umožňuje členům představenstva, aby byli otevření vůči novým myšlenkám a vyhýbali se skupinovému myšlení. Tímto způsobem přispívá k úspěšnému řízení společnosti.

Při rozhodování o tom, kdo by měl být jmenován do konkrétní pozice v představenstvu, přihlíží dozorčí rada k zájmům společnosti a všem okolnostem konkrétního případu. Při přijímání tohoto rozhodnutí a při dlouhodobém plánování nástupnictví se rada orientuje na politiku rozmanitosti. Dozorčí rada se domnívá, že současné složení představenstva koncepci rozmanitosti v zásadě odráží. Členové představenstva mají dlouholeté odborné zkušenosti, zejména v mezinárodním kontextu, a pokrývají široké spektrum vzdělání a profesního prostředí. Představenstvo jako celek má vynikající technické znalosti a mnohaleté zkušenosti ve výzkumu a vývoji, ve výrobě, v odbytu, ve financích a v řízení lidských zdrojů, jakož i v oblasti práva a dodržování předpisů. Členové představenstva navíc reprezentují dostatečný věkový mix, který odpovídá požadavkům stanoveným dozorčí radou v zásadách rozmanitosti. Genderová vyváženost splňuje zákonné požadavky (viz také oddíl „Zveřejnění informací vyžadované zákonem *Führungspositionen-Gesetz*" [FüPoG – zákon o rovné účasti žen a mužů na vedoucích pozicích]). Výše uvedené požadavky na složení představenstva zaručují, že představenstvo bude disponovat relevantními zkušenostmi v daných odvětvích, v produktech a v zeměpisných lokalitách koncernu Volkswagen.

Dlouhodobé plánování nástupnictví ve smyslu doporučení B.2 kodexu je předmětem pravidelných diskusí mezi předsedou představenstva a předsedou dozorčí rady a rovněž mezi členy výkonného výboru. Vedou se diskuse o smluvních podmínkách stávajících členů představenstva, o případném prodloužení funkčních období a možných nástupcích. Jednání se zaměřují především na to, jaké znalosti a zkušenosti, profesní kvalifikace a osobní schopnosti by měly být v představenstvu zastoupeny s ohledem na strategii společnosti a na aktuální výzvy a do jaké míry se to v současném obsazení představenstva již odráží. Dlouhodobé plánování nástupnictví vychází z firemní strategie a kultury a zohledňuje zásady rozmanitosti stanovené dozorčí radou. V jednacím řádu stanovila dozorčí rada v souladu s doporučením B.5 kodexu následující věkovou hranici pro členy představenstva: platí pravidlo, že členové představenstva by měli být jmenováni na funkční období, které končí nejpozději v den jejich 65. narozenin. Funkční období členů představenstva může přesáhnout jejich 65. narozeniny a trvat maximálně do jejich 68. narozenin, pokud s tím souhlasí dvoutřetinová většina členů dozorčí rady.

DOZORČÍ RADA

Dozorčí rada společnosti Volkswagen AG vykonává svou úlohu prostřednictvím vzájemné spolupráce členů rady. Dozorčí rada je poradním a kontrolním orgánem představenstva při řízení společnosti. Vzhledem k tomu, že musí udělovat svůj souhlas, je rada bezprostředně zapojena do určitých rozhodnutí majících pro společnost zásadní význam.

Informace o složení dozorčí rady a jejích výborů a o předsedajících, jakož i o funkčních obdobích jejích jednotlivých členů jsou dostupné v kapitole „Členové dozorčí rady a složení výborů". Další informace o práci dozorčí rady naleznete ve zprávě dozorčí rady.

Přehled

Dozorčí rada společnosti Volkswagen AG se skládá z 20 členů, přičemž polovinu tvoří zástupci akcionářů. Spolková země Dolní Sasko je dle § 11 odst. 1 stanov společnosti Volkswagen AG oprávněna jmenovat dva z těchto zástupců akcionářů za předpokladu, že bude přímo či nepřímo držet minimálně 15 % kmenových akcií společnosti. Zbývající zástupce akcionářů v dozorčí radě volí výroční valná hromada.

Druhou polovinu dozorčí rady tvoří zástupci zaměstnanců, které dle zákona *Mitbestimmungsgesetz* (MitbestG – německý zákon o spolurozhodování) volí zaměstnanci. Celkem sedm z těchto zástupců jsou zaměstnanci společnosti, které volí zaměstnanci; zbývající tři jsou zástupci odborů volení zaměstnanci.

Předseda dozorčí rady je obvykle zástupcem akcionářů, zatímco místopředseda zpravidla zastupuje zaměstnance. Oba jsou voleni ostatními členy dozorčí rady.

Činnost dozorčí rady řídí k tomuto účelu vyhrazená kancelář předsedy dozorčí rady. Předseda dozorčí rady zajišťuje nezávislost kanceláře a jejích pracovníků a na základě konzultací s odpovědnými členy představenstva vykonává své právo jednotlivé pracovníky jmenovat a provádět nad nimi dohled.

Dozorčí rada jmenuje členy představenstva a na základě doporučení výkonného výboru rozhoduje o transparentním a přehledném systému odměňování členů představenstva. Ten předkládá ke schválení valné hromadě pokaždé, když v něm dojde k podstatné změně, nejméně však jednou za čtyři roky.

Každý člen dozorčí rady společnosti Volkswagen AG je povinen jednat v co nejlepším zájmu společnosti. Členové dozorčí rady nesmějí delegovat své povinnosti na jiné osoby.

V souladu s jednacím řádem dozorčí rady je každý člen dozorčí rady povinen neprodleně oznámit předsedovi dozorčí rady jakýkoli případ střetu zájmů. Dozorčí rada ve své zprávě předkládané valné hromadě informuje o všech případech střetu zájmů, které nastaly, a o jejich řešení. Významný, nikoli jen dočasný střet zájmů na straně člena dozorčí rady by měl vést k ukončení jeho mandátu.

Jednací řád dozorčí rady stanoví, že členové rady by neměli zastávat funkce členů představenstva nebo poradců u významných konkurentů společnosti Volkswagen AG nebo významných konkurentů společnosti, která je závislá na společnosti Volkswagen AG, a neměli by být v osobním vztahu s významným konkurentem.

Společnost poskytuje členům dozorčí rady adekvátní podporu při jejich nástupu do funkce, jakož i podporu v oblasti vzdělávání a odborné přípravy. Opatření v oblasti vzdělávání a odborné přípravy jsou souhrnně uvedena ve „Zprávě dozorčí rady".

Pracovní postupy dozorčí rady

Dozorčí rada obvykle přijímá usnesení na zasedání při přítomnosti všech svých členů. Rada musí svolat nejméně dvě zasedání jak v první, tak i v druhé polovině kalendářního roku. Přesný počet zasedání a hlavní projednávaná témata jsou uvedena ve „Zprávě dozorčí rady".

Předseda dozorčí rady koordinuje práci v radě. Zastupuje zájmy dozorčí rady navenek a jménem dozorčí rady jako celku zastupuje společnost vůči představenstvu. Předseda rady projednává s investory v přiměřeném rozsahu témata týkající se konkrétně dozorčí rady a po konzultaci s představenstvem případně i témata, která s dozorčí radou nesouvisejí. Podrobnější informace o jednáních s investory jsou uvedeny ve „Zprávě dozorčí rady".

S cílem zdůraznit význam environmentální udržitelnosti, společenské odpovědnosti a řádné správy a řízení jmenovala dozorčí rada pracovníka odpovědného za ESG (otázky environmentální a sociální a aspekty správy a řízení společnosti). Tuto funkci v současné době vykonává Hans Dieter Pötsch.

Dozorčí rada se schází pravidelně i bez představenstva. Každé zasedání dozorčí rady většinou končí diskusí. Členové představenstva se této části zasedání neúčastní. Předseda dozorčí rady svolává zasedání rady a předsedá jim. Nemůže-li, přebírá jeho povinnosti místopředseda.

Dozorčí rada a její výbory mohou rozhodnout o přizvání odborníků nebo jiných příslušných osob za účelem poradenství v jednotlivých záležitostech a také otázkách ESG dle potřeby. Je-li auditor přizván na zasedání dozorčí rady nebo některého z jejích výborů v pozici znalce, členové představenstva se takového zasedání neúčastní, pokud dozorčí rada nebo její výbor nepovažuje jejich účast za nutnou.

Dozorčí rada je usnášeníschopná pouze tehdy, účastní-li se schvalování usnesení nejméně deset jejích členů. Předseda dozorčí rady nebo příslušného výboru rozhoduje o formě jednání a o postupu hlasování za radu a její výbory. Zasedání se mohou konat také za použití telekomunikačních technologií nebo se jich členové mohou prostřednictvím těchto prostředků účastnit, pokud takto předseda v jednotlivých případech rozhodne. Je rovněž na rozhodnutí předsedy, zda se členové mohou účastnit rozhodování dozorčí rady nebo jejích výborů písemně, telefonicky nebo jinou obdobnou formou. Usnesení dozorčí rady vyžadují většinu odevzdaných hlasů, pokud právní předpisy nebo stanovy společnosti nestanoví jinak. K rozhodnutí o souhlasu se zřízením nebo přemístěním výrobních závodů je nutná dvoutřetinová většina členů dozorčí rady. V případě rovnosti hlasů v tomto bodě se hlasování opakuje. Skončí-li i toto hlasování rovností hlasů, pak předseda rady odevzdá dva hlasy. Z každého jednání dozorčí rady a jejích výborů musí být proveden zápis. V zápisu z jednání musí být zaznamenán čas a místo konání, jména účastníků, body na pořadu jednání, věcný obsah diskusí a přijatá usnesení.

Další podrobnosti týkající se povinností dozorčí rady, jejích jednání, usnesení a pracovních postupů upravuje jednací řád dozorčí rady vydaný radou a zveřejněný na webových stránkách společnosti Volkswagen AG na adrese: www.volkswagen-group.com/en/corporate-governance.

Výbory dozorčí rady

Za účelem plnění svěřených povinností zřídila dozorčí rada čtyři výbory: výkonný výbor, nominační výbor, dohodovací výbor ustavený v souladu s § 27 odst. 3 zákona *Mitbestimmungsgesetz* (MitbestG – německý zákon

o spolurozhodování) a výbor pro audit. Výkonný výbor se v současnosti skládá ze čtyř zástupců akcionářů a čtyř zástupců zaměstnanců. Zástupci akcionářů ve výkonném výboru tvoří nominační výbor. Dohodovací výbor se skládá ze dvou zástupců akcionářů a dvou zástupců zaměstnanců a výbor pro audit ze tří zástupců akcionářů a tří zástupců zaměstnanců.

Níže je popsáno, jaké úkoly dozorčí rada obecně přenesla na příslušné výbory. To nevylučuje, že dozorčí rada v jednotlivých zákonem přípustných případech nepřenese na výbory další úkoly.

Na zasedáních členové výkonného výboru pečlivě připravují usnesení dozorčí rady, projednávají obsazení představenstva a rozhodují mimo jiné o smluvních otázkách týkajících se představenstva – s výjimkou odměňování – a o souhlasu s vedlejšími aktivitami členů představenstva. Výkonný výbor vykonává rovněž funkci „výboru pro odměňování" a připravuje rozhodnutí dozorčí rady v otázkách odměňování představenstva. Výkonný výbor podporuje předsedu dozorčí rady a poskytuje mu poradenství. Spolupracuje s předsedou představenstva na dlouhodobém plánování nástupnictví v případě představenstva.

Úkolem nominačního výboru je předkládat dozorčí radě jména vhodných kandidátů. Ta je poté doporučuje valné hromadě k volbě. Před předložením těchto návrhů se výbor přesvědčí, že kandidáti budou moci své funkci věnovat předpokládaný čas, a zjišťuje osobní a obchodní vztahy kandidátů se společností Volkswagen AG a koncernovými společnostmi, s orgány společnosti Volkswagen AG a s akcionáři, kteří přímo či nepřímo drží ve společnosti Volkswagen AG více než 10 % akcií s hlasovacím právem. Nominační výbor v návrzích pro dozorčí radu bere v úvahu také požadavek, aby se dozorčí rada ve svých návrzích předkládaných valné hromadě řídila konkrétními cíli, které byly pro složení rady určeny, a aby dodržela profil schopností a odborných znalostí stanovený pro radu jako celek. Nominační výbor přitom zejména dbá na to, aby ve schopnostech a odborných znalostech rady jako celku neexistovaly žádné nedostatky (hodnocení nedostatků ve schopnostech). Nominační výbor dále zohledňuje zásadu rozmanitosti platnou pro složení dozorčí rady.

Úkolem dohodovacího výboru je předkládat dozorčí radě návrhy na jmenování nebo odvolání členů představenstva v případě, že v dozorčí radě není pro příslušný návrh v prvním hlasování většina členů. Většinu tvoří nejméně dvě třetiny všech členů dozorčí rady.

Výbor pro audit mimo jiné projednává audit finančního výkaznictví, včetně samostatných a konsolidovaných účetních závěrek, souhrnné výroční zprávy a konsolidovaného přehledu nefinančních informací koncernu Volkswagen a společnosti Volkswagen AG. Kromě toho se zabývá dohledem nad procesem finančního výkaznictví, podáváním zpráv o udržitelnosti, auditem účetní závěrky a zejména výběrem a nezávislostí auditora, kvalitou auditu a veškerými dalšími službami poskytovanými auditorem. Dále má výbor na starosti dodržování předpisů, adekvátnost a účinnost systému řízení rizik a interního kontrolního systému, včetně systému řízení compliance a systému interního auditu. Věnuje se rovněž interním procesům ve smyslu § 111a odst. 2 zákona AktG a pravidelně posuzuje, zda transakce se spřízněnými osobami byly prováděny v rámci běžného obchodního styku a za obvyklých tržních podmínek. Mimoto se výbor pro audit zabývá zejména čtvrtletními finančními výkazy koncernu Volkswagen a pololetní účetní závěrkou.

Další podrobnosti týkající se úkolů svěřených výborům dozorčí rady, jednání, usnesení a pracovních postupů výborů upravuje jednací řád dozorčí rady vydaný radou pro příslušné výbory a zveřejněný na webových stránkách společnosti Volkswagen AG na adrese www.volkswagen-group.com/en/corporate-governance.

Záměry v souvislosti se složením dozorčí rady, profil schopností a odborných znalostí a politika rozmanitosti

Vzhledem ke specifické situaci společnosti, jejímu předmětu činnosti, velikosti a rozsahu mezinárodní působnosti usiluje dozorčí rada společnosti Volkswagen AG o to, aby ve složení rady byla zohledněna vlastnická struktura společnosti a následující kritéria:

- Nejméně tři členové dozorčí rady by měli v obzvlášť vysoké míře splňovat kritérium mezinárodnosti.
- Kromě toho by minimálně čtyři zástupci akcionářů měli odpovídat kritériím obsaženým v doporučení kodexu C.7 až C.9 a být nezávislí ve smyslu doporučení C.6.
- Nejméně tři místa v dozorčí radě by měli obsadit lidé, kteří velkou měrou přispívají k její rozmanitosti.
- Volební návrhy by za normálních okolností neměly zahrnovat osoby, které v den voleb dosáhly věku 75 let.

Dozorčí rada je toho názoru, že výše uvedená kritéria byla splněna. Řada členů dozorčí rady v obzvlášť vysoké míře splňuje kritérium mezinárodnosti; v dozorčí radě jsou zastoupeny různé národnosti a mnozí členové mají mezinárodní odborné zkušenosti. Díky několika členům je princip rozmanitosti v radě naplněn v obzvláště vysoké míře. Patří mezi ně především Hessa Sultan Al Jaber, Daniela Cavallo, Julia Willie Hamburg, Marianne Heiß, Mansúr bin Ebráhím Al-Mahmúd a Matías Carnero Sojo. Dozorčí radu tvoří zástupci různých generací. Mezi nezávislé členy dozorčí rady ve smyslu doporučení kodexu C.6 patří v současnosti minimálně tito členové: Hessa Sultan Al Jaber, Julia Willie Hamburg, Marianne Heiß, Mansúr bin Ebráhím Al-Mahmúd a Stephan Weil.

Pokud jde o nezávislost zástupců akcionářů na společnosti a jejím představenstvu, dospěli zástupci akcionářů v souladu s body C.7 a 8 kodexu k následujícímu závěru:

Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche a Stephan Weil jsou členy dozorčí rady déle než 12 let a naplňují tak jeden z ukazatelů, který se týká nedostatečné nezávislosti na společnosti a jejím představenstvu, uvedených v bodě C.7 kodexu. Vzhledem ke všem konkrétním okolnostem se však zástupci akcionářů domnívají, že výše uvedení členové dozorčí rady jsou přesto na společnosti a jejím představenstvu nezávislí. Jejich stanovisko se opírá zejména o následující důvody:

- Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche a Wolfgang Porsche jsou spolu s dalšími rodinnými akcionáři nepřímými majoritními akcionáři společnosti Porsche Automobil Holding SE, která je největším samostatným akcionářem společnosti Volkswagen AG. Hospodaření představenstva společnosti Volkswagen AG má proto na osobní majetek Hanse Michela Piëcha, Ferdinanda Olivera Porscheho a Wolfganga Porscheho ekonomický dopad.
- Stephan Weil byl jmenován do dozorčí rady společnosti Volkswagen AG spolkovou zemí Dolní Sasko na základě své funkce ministerského předsedy. Spolková země Dolní Sasko může jeho jmenování kdykoli odvolat. Dolní Sasko drží přibližně 11,8 % kapitálu společnosti Volkswagen AG, zčásti nepřímo. Hospodaření představenstva společnosti Volkswagen AG má proto ekonomický dopad na aktiva státu Dolní Sasko.
- Složení představenstva se za posledních 12 let během působení Hanse Michela Piëcha, Ferdinanda Olivera Porscheho, Wolfganga Porscheho a Stephana Weila několikrát zásadně změnilo. Stávající členové představenstva jsou ve funkci necelých sedm let. Nic tedy nenasvědčuje tomu, že by se Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche a Stephan Weil přestali v důsledku dlouhodobé spolupráce chovat nestranně vůči stávajícím členům představenstva. Neexistují ani žádné důkazy o tom, že by se u Hanse Michela Piëcha, Ferdinanda Olivera Porscheho, Wolfganga Porscheho a Stephana Weila začalo projevovat tzv. tunelové vidění.
- Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche a Wolfgang Porsche nejsou finančně závislí na odměně za výkon funkce člena dozorčí rady. Ani Stephan Weil není finančně závislý na odměně za členství v dozorčí radě; navíc je podle ministerského zákona Dolního Saska povinen většinu své odměny odvádět spolkové zemi Dolní Sasko.

Kromě jmenování do dozorčí rady nemají Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche a Stephan Weil žádný osobní vztah se společností ani s představenstvem, který by mohl vést k podstatnému, nikoli pouze dočasnému střetu zájmů. Ani práce Hanse Michela Piëcha, Ferdinanda Olivera Porscheho, Wolfganga Porscheho a Stephana Weila v dozorčí radě v předchozích letech nevedla ke střetu zájmů.

Člen dozorčí rady Hans Dieter Pötsch přešel po svém soudním jmenování na podzim roku 2015 z představenstva přímo do dozorčí rady. K tomuto kroku došlo necelé dva roky před jeho zvolením členem dozorčí rady následnou valnou hromadou v roce 2016. To tedy znamená, že se na pana Pötsche vztahuje jeden z ukazatelů nedostatečné nezávislosti na společnosti a představenstvu, uvedený v bodě C.7 kodexu. Nelze také vyloučit, že pan Pötsch tento ukazatel stále naplňuje. Vzhledem ke všem konkrétním okolnostem se však zástupci akcionářů domnívají, že pan Pötsch je přesto na společnosti a jejím představenstvu nezávislý; od přechodu pana Pötsche z představenstva do dozorčí rady uplynulo již více než devět let. Pan Pötsch byl na valné hromadě v červenci roku 2021 znovu zvolen členem dozorčí rady. Po jeho přechodu z představenstva do dozorčí rady v říjnu roku 2015 se zcela změnilo i obsazení představenstva.

Ukazatelem nedostatečné nezávislosti na společnosti a představenstvu podle bodu C.7 kodexu je, pokud člen dozorčí rady „v současné době udržuje (nebo udržoval) významný obchodní vztah se společností nebo se subjektem závislým na společnosti v roce před svým jmenováním, a to přímo nebo jako akcionář, nebo v rámci své vedoucí pozice v subjektu, který není součástí koncernu". Členka dozorčí rady Marianne Heiß byla do dubna 2023 generální ředitelkou společnosti BBDO Group Germany GmbH; společnosti spadající pod skupinu BBDO udržovaly obchodní vztahy se společnostmi patřícími do koncernu Volkswagen. Vzhledem ke všem konkrétním okolnostem se zástupci akcionářů domnívají, že paní Heiß je přesto na společnosti a jejím představenstvu nezávislá. Jejich stanovisko se opírá zejména o následující důvody:

- Paní Heiß není výkonnou ředitelkou koncernu BBDO Group Germany GmbH již téměř dva roky. Nyní ukončila výkon všech ostatních funkcí ve společnostech přidružených ke skupině BBDO Group Germany GmbH a od těchto společností už nedostává žádnou návaznou variabilní odměnu. Valná hromada v roce 2023 znovu zvolila paní Heiß členkou dozorčí rady po jejím odchodu z funkce generální ředitelky skupiny BBDO Group Germany GmbH.
- V minulosti nebyly zjištěny žádné indicie, které by naznačovaly, že by paní Heiss byla ve své práci v dozorčí radě ovlivněna obchodními vztahy mezi společnostmi ve skupině BBDO a společnostmi koncernu Volkswagen.

Kromě toho dozorčí rada přijala následující kompetenční profil. Pro řádné plnění svých dozorčích a poradních povinností musí mít dozorčí rada jako celek požadovanou odbornost, tj. znalosti, schopnosti a odborné zkušenosti. Za tímto účelem musí členové dozorčí rady disponovat společnou znalostí odvětví, ve kterém společnost působí, tj. automobilového průmyslu, a být schopni posoudit podnikání společnosti. Mimoto musí mít dozorčí rada jako celek kolektivní odborné znalosti týkající se otázek udržitelnosti, které jsou pro společnost relevantní.

Klíčovými schopnostmi a odborností, kterými musí dozorčí rada jako celek disponovat, jsou zejména odborné znalosti, schopnosti a profesní zkušenosti:

- ve výrobě a prodeji všech typů vozidel a motorů nebo jiných technických výrobků (vozidla – výroba/prodej),
- v automobilovém průmyslu a jeho transformaci, zejména v oblasti služeb souvisejících s elektromobilitou a mobilitou, dále v oblasti obchodního modelu a trhů, potřeb zákazníků a znalostí produktu (automobilový průmysl),
- v oblasti výzkumu a vývoje se zřetelem na technologie pro společnost podstatné (výzkum/vývoj),
- v oblasti digitalizace a digitální transformace, softwaru, umělé inteligence, automatizace, informačních technologií a bezpečnosti (digitalizace/IT),
- v řídících funkcích a dozorčích orgánech společností, včetně holdingových společností a start-upů, nebo velkých organizací (řízení/dozor),
- v oblasti práva a dodržování předpisů (právo/compliance),
- v oblasti udržitelnosti, zejména s ohledem na environmentální a sociální aspekty a aspekty správy a řízení (ESG), např. pokud jde o zdroje, dodavatelské řetězce, dodávky energií, sociální odpovědnost podniků, udržitelné technologie a odpovídající obchodní modely (udržitelnost/ESG),
- v oblasti financí, účetnictví a auditu s důrazem na speciální znalosti a zkušenosti s aplikací účetních zásad a systémů vnitřní kontroly a řízení rizik, s podáváním zpráv o udržitelnosti, auditem účetní závěrky a auditem a reportingem zajištění udržitelnosti (finanční odborníci) (finance/ účetnictví/ audit),
- v personální oblasti (zejména v oblasti vyhledávání a výběru členů představenstva a nástupnictví); znalosti motivačních programů a systému odměňování členů představenstva (lidské zdroje),
- v oblasti spolurozhodování, v zaměstnaneckých záležitostech a v podnikovém pracovním prostředí (zaměstnanecké záležitosti).

Dozorčí rada také specifikovala zásady rozmanitosti platné pro její složení:

- Složení dozorčí rady musí být takové, aby její členové jako celek disponovali znalostmi, schopnostmi a profesními zkušenostmi potřebnými k řádnému výkonu jejich funkce.
- Z tohoto důvodu si rada stanovila cíle pro své složení, které zároveň zohledňují doporučení německého kodexu správy a řízení společností. Stanovené cíle zároveň popisují zásady, prostřednictvím kterých dozorčí rada jako celek usiluje o dosažení různorodého složení (politika rozmanitosti dle § 289 odst. f (2) č. 6 HGB). Pozornost by

měla být obecně věnována zásadám rozmanitosti při hledání kvalifikovaných osob v souladu se stanovenými cíli pro optimální posílení specializované a manažerské odbornosti dozorčí rady jako celku. Při přípravě návrhů na jmenování členů dozorčí rady je třeba v každém jednotlivém případě zvážit, jak bude práce rady těžit z různorodosti odborných znalostí a náhledů jejích členů, z jejich profesních profilů, ze vzájemně se doplňujících odborných a obecných zkušeností (včetně mezinárodních) a z adekvátní genderové vyváženosti. V dozorčí radě by mělo být zastoupeno široké spektrum zkušeností a specializovaných znalostí. Navíc by dozorčí rada jako celek měla disponovat širokou škálou názorů a znalostí, aby byla schopna dobře porozumět současnému stavu společnosti a dlouhodobějším příležitostem a rizikům v souvislosti s jejími obchodními aktivitami.

- Při navrhování kandidátů valné hromadě pro volbu zástupců akcionářů do dozorčí rady by měla dozorčí rada zohlednit politiku rozmanitosti tak, aby příslušní kandidáti zvolení valnou hromadou mohli přispět k její realizaci. Valná hromada ovšem není povinna nominované kandidáty akceptovat.
- Účelem politiky rozmanitosti je, aby členové dozorčí rady reprezentovali nejrůznější odborné znalosti a úhly pohledu. Rozmanitost napomáhá dobré orientaci v organizačních a obchodních záležitostech společnosti Volkswagen AG. Umožňuje také členům dozorčí rady konstruktivně zpochybňovat rozhodnutí představenstva a být otevřeni vůči novým nápadům tím, že se vyvarují skupinového myšlení. Tímto způsobem diverzita přispívá k efektivnímu dohledu nad managementem společnosti.

KVALIFIKAČNÍ MATICE[1]

	Vozidla – výroba/prodej	Automobilový průmysl	Výzkum/vývoj	Digitalizace/IT	Řízení/dohled	Právo/compliance	Udržitelnost/ESG	Finance/účetnictví/audit	Lidské zdroje	Zaměstnanecké záležitosti
Hessa Sultan Al Jaber	x	x	x	x	x	x		x		
Mansúr bin Ebráhím Al-Mahmúd		x			x		x	x	x	
Rita Beck	x	x			x			x	x	x
Harald Buck	x	x			x			x	x	x
Matías Carnero Sojo	x	x			x	x			x	x
Daniela Cavallo		x			x	x	x	x	x	x
Julia Willie Hamburg					x		x			
Marianne Heiß		x		x	x	x	x	x	x	
Jörg Hofmann		x			x		x		x	x
Arno Homburg	x	x	x		x	x	x		x	x
Günther Horvath		x			x	x			x	
Daniela Nowak	x	x								x
Hans Michel Piëch	x	x			x	x			x	
Hans Dieter Pötsch	x	x			x	x	x	x	x	
Ferdinand Oliver Porsche	x	x			x	x		x	x	
Wolfgang Porsche	x	x			x	x			x	
Gerardo Scarpino	x	x	x		x			x	x	x
Karina Schnur	x	x			x		x	x	x	x
Conny Schönhardt	x	x			x	x	x	x	x	x
Stephan Weil		x			x	x	x		x	

1 Schopnosti, znalosti a profesní zkušenosti spojené s příslušnými klíčovými slovy lze nalézt v kompetenčním profilu. Kompetence může být přiřazena členovi dozorčí rady i v případě, že má odborné znalosti pouze v jedné podoblasti , např. v oblasti automobilů disponuje odborností buď ve výrobě nebo v prodeji. Přiřazení kompetencí vychází ze sebehodnocení příslušného člena dozorčí rady.

Dozorčí rada a zejména nominační výbor jsou vybízeny, aby v rámci svých návrhů kandidátů pro valnou hromadu uplatňovaly kompetenční profil a zásady rozmanitosti. Dozorčí rada zároveň doporučuje zástupcům zaměstnanců a odborům (které mají právo podávat své návrhy na volbu zástupců dozorčí rady) a spolkové zemi Dolní Sasko (která má právo jmenovat členy dozorčí rady), aby při volbě svých zástupců přihlédli k zásadám rozmanitosti, cílům složení rady a ke kompetenčnímu profilu. Totéž platí pro osoby oprávněné podávat návrhy v případě, že by bylo zapotřebí soudně jmenovat náhradníka.

Současné obsazení dozorčí rady reflektuje jak zásady rozmanitosti, tak i kompetenční profil. Výše uvedené požadavky politiky rozmanitosti, profil dovedností a odborných znalostí a cíle pro složení dozorčí rady mají zajistit, aby celý orgán měl relevantní zkušenosti s obchodními aktivitami a zeměpisnými lokalitami koncernu Volkswagen. Uvedená kvalifikační matice ukazuje, do jaké míry je aplikován kompetenční profil, a uvádí u jednotlivých členů dozorčí rady jejich odborné schopnosti a znalosti.

Kromě toho několik členů dozorčí rady, jako např. Mansúr Al-Mahmúd, Marianne Heiß, Ferdinand Oliver Porsche a Hans Dieter Pötsch, má odborné znalosti jak v oblasti finančního výkaznictví, včetně podávání zpráv o udržitelnosti, tak v oblasti auditu, včetně auditu a reportingu zajištění udržitelnosti.

Pan Al-Mahmúd načerpal ve své bývalé pozici dlouholetého generálního ředitele Katarského investičního úřadu a bývalého vedoucího útvaru řízení rizik, stejně jako v manažerských funkcích v bance a na burze cenných papírů konkrétní znalosti a zkušenosti s aplikací účetních zásad, systémů vnitřní kontroly a řízení rizik včetně znalostí a zkušeností na poli auditu. To se týká rovněž reportingu udržitelnosti, jejího auditu a ověření: v Katarském investičním úřadu pan Al-Mahmúd přeorientoval investiční strategii na investice zaměřené na ESG a zavedl program udržitelnosti, který byl také začleněn do reportingu udržitelnosti Katarského investičního úřadu. Pan Al-Mahmúd proto také podrobně zkoumal zprávy společností o udržitelnosti s ohledem na to, zda odpovídají strategii udržitelnosti přijaté Katarským investičním úřadem.

Paní Heiß pracovala dlouhou dobu jako finanční ředitelka a předtím působila několik let v auditorských a daňových poradenských firmách. Ferdinand Oliver Porsche je dlouholetým členem výborů pro audit a několik let pracoval pro auditorskou firmu. Pan Pötsch je rovněž dlouholetým členem a předsedou výborů pro audit, mnoho let působil ve funkci finančního ředitele společnosti Volkswagen AG a předtím jako ředitel controllingu ve společnosti BMW AG. V rámci své dlouholeté práce ve výborech pro audit se paní Heiß, pan Ferdinand Oliver Porsche a pan Pötsch také podíleli na auditu a ověřování nefinančních výkazů, které souvisejí s udržitelností v oblasti důležitých environmentálních a sociálních otázek. Paní Heiß se rovněž zabývala podáváním zpráv o udržitelnosti a auditem a ověřováním tohoto procesu v rámci své dřívější činnosti v BBDO Group Germany GmbH a pan Pötsch v rámci svých aktivit v Porsche Automobil Holding SE. Paní Heiß působí také jako expert na otázky ESG v dozorčí radě společnosti Porsche Automobil Holding SE. Paní Heiß, pan Al-Mahmúd, pan Pötsch a pan Ferdinand Oliver Porsche si udržují přehled o nejnovějším vývoji v oblasti reportingu, auditu a ověřování udržitelnosti a přispívají svými odbornými znalostmi k práci výboru pro audit a dozorčí rady společnosti Volkswagen AG.

Další podrobnosti o odborných znalostech členů dozorčí rady lze nalézt v jejich životopisech. Životopisy, které jsou každoročně aktualizovány, jsou k dispozici on-line na adrese: www.volkswagen-group.com/executive-bodies.

Nominační výbor a dozorčí rada ve svých návrzích na volbu tří členů dozorčí rady, předložených valné hromadě v účetním období roku 2024, zohlednily specifické cíle týkající se složení rady, politiku rozmanitosti a kompetenční profil (ve znění jednotlivých změn). K cílům souvisejícím se složením rady, k zásadám rozmanitosti a kompetenčnímu profilu bylo přihlédnuto také při soudním jmenování jednoho nového člena dozorčí rady – zástupce zaměstnanců – v účetním období roku 2024.

Sebehodnocení dozorčí rady

Dozorčí rada pravidelně každé dva roky interně vyhodnocuje, jak efektivně rada a její výbory plní své úkoly. Nejdříve se všem členům dozorčí rady rozešle dotazník, ve kterém mohou vyjádřit svůj názor na efektivitu práce dozorčí rady a jejích výborů, na výměnu informací s představenstvem a na propracovanost a kvalitu prezentací a diskusí v dozorčí radě a mohou navrhnout případná zlepšení. Jsou také konkrétně požádáni, aby provedli porovnání se srovnatelnými dozorčími radami jiných společností, v nichž působí, a aby na jejich základě případně předložili specifické návrhy na zlepšení. Po analýze dotazníků jsou zjištění a možná zlepšení obvykle projednána na další pravidelné schůzi rady v jejím plném složení. Na základě zjištěných skutečností se průběžně formulují a realizují opatření ke zlepšení práce dozorčí rady. Členové dozorčí rady nejpozději při dalším sebehodnocení posoudí, zda opatření vedla k zamýšlenému zlepšení. Poslední interní sebehodnocení proběhlo ke konci roku 2023 a na začátku roku 2024.

ZVEŘEJNĚNÍ INFORMACÍ VYŽADOVANÉ ZÁKONEM FÜHRUNGSPOSITIONEN-GESETZ

V souladu se zákonem *Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst* (*Führungspositionen-Gesetz*, FüPoG – německý zákon o rovném zastoupení žen a mužů ve vedoucích pozicích v soukromém a veřejném sektoru) platí od 1. ledna 2016 pro dozorčí radu Volkswagen AG při obsazování nových mandátů minimální povinné kvóty 30 % žen a 30 % mužů. Zástupci akcionářů a zaměstnanců se dohodli, že každá ze stran bude plnit tuto kvótu samostatně. Zástupci akcionářů plní minimální kvótu 30 % žen a 30 % mužů od ukončení 56. valné hromady, která se konala dne 22. června 2016. Zástupci zaměstnanců plní tyto kvóty od ukončení 57. valné hromady konané dne 10. května 2017. Jak zástupci akcionářů, tak zaměstnanců plnili kvóty i ke dni 31. prosince 2024. Celkem 40 % členů dozorčí rady společnosti Volkswagen AG jsou v současnosti ženy.

V souladu se zákonem *Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst* (*Führungspositionen-Gesetz II*, FüPoG II – druhý zákon o rovném zastoupení žen a mužů ve vedoucích pozicích v soukromém a veřejném sektoru) podléhá společnost Volkswagen AG povinnému požadavku, podle kterého musí být členem představenstva alespoň jedna žena a alespoň jeden muž. Tento požadavek se vztahuje na jmenování jednoho nebo více členů představenstva od 1. srpna 2022. Společnost Volkswagen AG tuto podmínku týkající se zastoupení žen a mužů splňuje.

Pokud jde o podíl žen ve vedení, stanovila si společnost Volkswagen AG v souladu se zákonem *Führungspositionen-Gesetz* cíl 16,5 % žen na prvním stupni řízení a 23,4 % žen na druhém stupni, v obou případech v poměru k aktivní pracovní síle. Cíle má být dosaženo do konce roku 2025. K 31. prosinci 2024 činil podíl žen na prvním stupni řízení 16,8 % (15,3 %) z celkového počtu aktivních zaměstnanců a na druhé úrovni 22,0 % (21,5 %).

ZPRÁVA O ODMĚŇOVÁNÍ

Informace o systému odměňování členů představenstva a dozorčí rady včetně zprávy o odměňování za účetní období 2024 jsou k dispozici na webových stránkách: www.volkswagen-group.com/remuneration. Na této adrese lze rovněž nalézt zprávy o odměňování z předchozích let. Zprávy o odměňování obsahují jak obsáhlá vysvětlení a popis systémů odměňování členů představenstva a dozorčí rady, tak i informace a vysvětlení k odměnám jejich jednotlivých členů.

PRAKTIKY SPRÁVY A ŘÍZENÍ UPLATŇOVANÉ NAD RÁMEC ZÁKONNÝCH POŽADAVKŮ

Kodex chování a hlavní zásady koncernu Volkswagen

Kodex chování vymezuje sdílené základní hodnoty týkající se integrity a dodržování předpisů v rámci koncernu Volkswagen pro všechny značky a společnosti. Je ústředním prvkem posilujícím povědomí o odpovědném jednání a rozhodování, skýtá potřebnou pomoc a může sloužit i jako nástroj k nalezení odpovídajících kontaktů. Společné hodnoty všech koncernových značek a společností tvoří zásady koncernu obsažené v kodexu. Tyto tvoří základ firemní kultury a charakterizují to, za čím si koncern Volkswagen stojí – po celém světě a prostřednictvím všech svých značek a společností: Neseme spoluodpovědnost za životní prostředí a společnost; Jsme upřímní a ozveme se, když něco není v pořádku; Inovujeme; Podporujeme rozmanitost; Jsme hrdí na svou práci; „My" namísto „Já"; Držíme slovo.

Etika, dodržování předpisů a řízení rizik

Abychom podpořili důvěru v naši společnost, v naše produkty, služby a inovace, je nezbytné, abychom vždy jednali čestně a zásadově. Ve všech oborech naší činnosti a ve všech funkcích proto vždy přijímáme rozhodnutí, která jsou v souladu s našimi firemními hodnotami, platnými vnitrostátními a mezinárodními právními předpisy a nařízeními a s našimi interními dobrovolnými závazky. Jedná se o následující oblasti:

- Integrita a dodržování předpisů
  Dodržování zákonných ustanovení, interních zásad společnosti, etických principů a našich vlastních hodnot za účelem ochrany společnosti a jejích značek.
- Boj proti korupci
  Koncern Volkswagen uplatňuje politiku nulové tolerance vůči aktivní i pasivní korupci. To je zakotveno jak v interním koncernovém kodexu chování, tak v etickém kodexu pro naše obchodní partnery.
- Systém řízení rizik a vnitřní kontroly
  Komplexní systém řízení rizik a vnitřní kontroly (RMS/ICS) napomáhá koncernu odpovědně přistupovat k rizikům. Organizační struktura systému RMS/ICS vychází z mezinárodně uznávaného rámce COSO pro řízení podnikových rizik (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, Výbor sponzorských organizací Treadwayovy komise), který je přístupný na webových stránkách COSO. Transparentní a adekvátní řízení rizik vychází z jednotných zásad koncernu.
- Systém oznamovatelů (whistleblower)
  Systém pro oznamovatele porušení předpisů („whistleblower") je ústředním kontaktním místem pro oznamování případů protiprávního jednání ze strany zaměstnanců koncernu Volkswagen nebo dodavatelů. Zaměstnanci, obchodní partneři a ostatní třetí strany mohou oznámit protiprávní jednání kdykoli a v mnoha jazycích. Pro tento účel je k dispozici široká škála kanálů a informace mohou být podány zcela anonymně, pokud je to preferovaný způsob. Šetření se zahajuje pouze po důkladném přezkoumání a v případě, že existují konkrétní indicie porušení pravidel. V případě prokázaného pochybení jsou uplatněny patřičné sankce. Jednotícím cílem systému je zabránit poškození společnosti a jejích zaměstnanců pomocí závazných zásad a jasně řízeného procesu.
- Lidská práva
  Volkswagen plně uznává klíčové mezinárodní úmluvy a deklarace, především Mezinárodní listinu lidských práv a základní úmluvy Mezinárodní organizace práce (MOP). Své podnikatelské aktivity přizpůsobujeme obecným zásadám OSN v oblasti podnikání a lidských práv (iniciativa OSN Global Compact), které představují klíčové pilíře naší činnosti.
- Diverzita a inkluze
  Závazek k uplatňování diverzity a inkluze je jedním ze základních pilířů hospodářského úspěchu naší společnosti. Věříme v inovativní sílu různého způsobu uvažování a formujícího prostředí. Proto důsledně podporujeme diverzitu a proto jsme se zavázali k zavádění inkluzivní kultury na všech úrovních společnosti, ve všech jejích oblastech i procesech.

Dobrovolné závazky a zásady

Volkswagen se zavázal k udržitelné, transparentní a odpovědné správě a řízení koncernu.

Řídíme svou činnost tak, aby byla v souladu se zásadami, doporučeními a návrhy německého kodexu správy a řízení společností. Aktivity v oblasti udržitelnosti koordinujeme napříč celým koncernem. Ve všech našich značkách a regionech, ve kterých působíme, jsme zavedli výhledový systém řízení rizik a jasný, na budoucnost orientovaný rámec pro řešení environmentálních otázek, otázek souvisejících s odpovědností zaměstnanců a se sociální angažovaností.

Dobrovolné závazky a zásady platné v celém koncernu jsou základem a páteří řízení udržitelnosti. Tyto dokumenty jsou veřejně přístupné na webových stránkách koncernu Volkswagen v sekci „Udržitelnost".

Obchodní model a strategie společnosti jsou popsány také v kapitolách „Cíle a strategie" a „Struktura a obchodní činnost" konsolidované výroční zprávy a ve zprávě o udržitelnosti. Ve zprávě o udržitelnosti popisujeme především úlohu řídících a dozorčích orgánů v oblasti udržitelnosti a dále jejich znalosti, schopnosti a odborné zkušenosti v souvislosti s výkonem funkce a jejich přístup k takovým odborným znalostem.

PŘEDSTAVENSTVO SPOLEČNOSTI

(Mandáty k 31. prosinci 2024)

DR. OLIVER BLUME (*1968)

Předseda (od 1. září 2022),
skupina značek Sport Luxury,
předseda představenstva společnosti
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
13. dubna 2018[1], jmenován do roku 2028
Občanství: německé

Mandáty:

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg (předseda)[3]

DR. ARNO ANTLITZ (*1970)

Finance a provoz,
1. dubna 2021[1], jmenován do roku 2027
Občanství: německé

Mandáty:

- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ PowerCo SE, Salzgitter[3]
- ○ Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (předseda)[3]
- ⊙ Porsche Austria Gesellschaft mbH, Salcburk (místopředseda)[3]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salcburk, (místopředseda)[3]
- ⊙ Porsche Retail GmbH, Salcburk (místopředseda)[3]
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Peking[3]
- ⊙ Volkswagen Group of America, Inc., Herndon, VA (předseda)[3]

RALF BRANDSTÄTTER (*1968)

Čína,
Čína, předseda představenstva (CEO) společnosti
Volkswagen (China) Investment Co. Ltd.
1. ledna 2022[1], jmenován do roku 2026
Občanství: německé

Mandáty:

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]
- ⊙ Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Peking[3]
- ⊙ CARIAD (China) Co., Ltd., Peking[3]
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd, Čchang-čchun (místopředseda)[3]
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Šanghaj (místopředseda)[2]
- ⊙ Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd., Che-fej (předseda)[3]
- ⊙ Volkswagen Group (China) Technology Company, Ltd., Che-fej (předseda)[3]

DR. GERNOT DÖLLNER (*1969)

Skupina značek Progressive,
předseda představenstva společnosti AUDI AG
1. září 2023[1], jmenován do roku 2026
Občanství: německé

Mandáty:

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg (1. května – 31. prosince 2024)[3]
- ○ FC Bayern München AG, Mnichov (místopředseda)[2]
- ⊙ Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Peking (předseda)[3]
- ⊙ Audi Sport GmbH, Neckarsulm (předseda)[3]
- ⊙ Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (předseda)[3]
- ⊙ Bentley Motors Ltd., Crewe (předseda)[3]
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun[2]
- ⊙ Sauber Holding AG, Hinwil (předseda)[3] (od 1. března 2025)
- ⊙ Sauber Motorsport AG, Hinwil (předseda)[3]
- ⊙ Sauber Technologies AG, Hinwil (předseda)[3]
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Šanghaj[2]

DR. JUR. MANFRED DÖSS (*1958)

Integrita a právní záležitosti
1. února 2022[1], jmenován do roku 2028
Občanství: německé

Mandáty:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt (předseda)[3]
- ○ TRATON SE, Munich[3, 4]
- ⊙ Grizzlys Wolfsburg GmbH, Wolfsburg[2]

○ Členství ve statutárních dozorčích radách v Německu.
⊙ Srovnatelné mandáty v Německu a v zahraničí.

1 Začátek nebo období členství v představenstvu.
2 Mandát mimo koncern.
3 Mandát v rámci koncernu.
4 Kótovaná společnost.

GUNNAR KILIAN (*1975)

Lidské zdroje a skupina značek Trucks

13. dubna 2018[1], jmenován do roku 2026

Občanství: německé

Mandáty:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ MAN Energy Solutions SE, Augsburg (předseda)[3]
- ○ MAN Truck & Bus SE, Munich[3]
- ○ PowerCo SE, Salzgitter[3]
- ○ TRATON SE, Munich[3, 4]
- ○ Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg (předseda)[3]
- ○ Wolfsburg AG, Wolfsburg (místopředseda)[2]
- ⊙ Autostadt GmbH, Wolfsburg (předseda)[3]
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun[2]
- ⊙ Scania AB, Södertälje[3]
- ⊙ Scania CV AB, Södertälje[3]
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg[3]
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Peking[3] (od 1. února 2025)
- ⊙ Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg (předseda)[3]

THOMAS SCHÄFER (*1970)

skupina značek Core,

předseda představenstva značky Volkswagen osobní vozy

1. července 2022[1], jmenována do roku 2030

Občanství: německé

Mandáty:

- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun[2]
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Šanghaj[2]
- ⊙ SEAT, S.A., Martorell (předseda)[3]
- ⊙ Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav (předseda)[3]
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Peking (předseda)[3]

THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT (*1964)

Technologie,

předseda představenstva Volkswagen Group Components

1. ledna 2021[1], jmenován do roku 2028

Občanství: brazilské, německé

Mandáty:

- ○ PowerCo SE, Salzgitter (předseda)[3]
- ⊙ Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice[2]
- ⊙ Volkswagen Group (China) Technology Company, Ltd., Che-fej[3]

HAUKE STARS (*1967)

IT

1. února 2022[1], jmenována do roku 2028

Občanství: německé

Mandáty:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ PowerCo SE, Salzgitter[3]
- ○ RWE AG, Essen[2, 4]
- ⊙ Kühne + Nagel International AG, Schindellegi[2, 4]

○ Členství ve statutárních dozorčích radách v Německu.
⊙ Srovnatelné mandáty v Německu a v zahraničí.

1 Začátek nebo období členství v představenstvu.
2 Mandát mimo koncern.
3 Mandát v rámci koncernu.
4 Kótovaná společnost.

ČLENOVÉ DOZORČÍ RADY A SLOŽENÍ VÝBORŮ

(Mandáty: stav k 31. prosinci 2024, popř. datum odstoupení z dozorčí rady Volkswagen AG, nebo datum zahájení výkonu funkce po 31. prosinci 2024)

HANS DIETER PÖTSCH (*1951)

Předseda (od 7. října 2015),
předseda představenstva Porsche Automobil Holding SE
7. října 2015[1], zvolen do roku 2026
Občanství: rakouské

Mandáty:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Bertelsmann Management SE, Gütersloh[2]
- ○ Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh[2]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ TRATON SE, Munich (předseda)[3, 4]
- ○ Wolfsburg AG, Wolfsburg[2]
- ⊙ Autostadt GmbH, Wolfsburg[3]
- ⊙ Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salcburk (předseda)[3]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salcburk (předseda)[3]
- ⊙ Porsche Retail GmbH, Salcburk (předseda)[3]
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg (místopředseda)[3]

JÖRG HOFMANN (*1955)

Místopředseda (od 20. listopadu 2015),
IG Metall
20. listopadu 2015 – 8. března 2025[1]
Občanství: německé

DR. HESSA SULTAN AL JABER (*1959)

Bývalá ministryně informačních a komunikačních technologií, Katar
členka dozorčích orgánů
22. června 2016[1], zvolena do roku 2029
Občanství: katarské

Mandáty:

- ⊙ Malomatia Q.S.C, Doha (předsedkyně)[2]
- ⊙ MEEZA QSTP-LLC (Public), Doha[2, 4]
- ⊙ Katarská satelitní společnost (Es'hailSat), Dauhá (předsedkyně)[2]
- ⊙ Trio Investment, Dauhá (předsedkyně)[2]

MANSÚR BIN EBRÁHÍM AL-MAHMÚD (*1974)

Ministr zdravotnictví, Katar
12. května 2022[1], zvolen do roku 2025
Občanství: katarské

Mandáty:

- ⊙ Harrods Ltd., Londýn (člen představenstva)[2] (do 14. ledna 2025)[2]
- ⊙ Harrods Group (Holding) Ltd., Londýn (předseda)[2] (do 14. ledna 2025)[2]
- ⊙ Qatar Airways, Dauhá (místopředseda)[2]
- ⊙ Qatar National Bank, Doha (člen představenstva)[2, 4]
- ⊙ Katarská burza cenných papírů, Dauhá (místopředseda)[2]
- ⊙ Qatari Diar Real Estate Investment Company, Dauhá (člen představenstva)[2]

RITA BECK (*1970)

Místopředsedkyně podnikové rady společnosti AUDI AG, závod Ingolstadt
9. ledna 2024[1], jmenována do roku 2027
Občanství: německé

Mandáty:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]

CHRISTIANE BENNER (*1968)

předsedkyně IG Metall
9. března 2025[1], jmenována do roku 2027
Občanství: německé

Mandáty:

- ○ Continental AG, Hanover[2,4]

HARALD BUCK (*1962)

Předseda celopodnikové a koncernové podnikové rady Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
4. října 2022[1], jmenován do roku 2027
Občanství: německé

Mandáty:

- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]

MATÍAS CARNERO SOJO (*1968)

Předseda celopodnikové rady SEAT, S.A.
1. dubna 2021[1], jmenován do roku 2027
Občanství: španělské

DANIELA CAVALLO (*1975)

Předsedkyně celopodnikové a koncernové podnikové rady Volkswagen AG
11. května 2021[1], jmenována do roku 2027
Občanství: německé, italské

Mandáty:

- ○ PowerCo SE, Salzgitter (místopředsedkyně)[3]
- ○ TRATON SE, Munich[3, 4]
- ○ Wolfsburg AG, Wolfsburg[2]
- ⊙ Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (místopředsedkyně) (do 30. června 2024)[2]
- ⊙ Autostadt GmbH, Wolfsburg[3]
- ⊙ Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice[2]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salcburk [3]
- ⊙ SEAT, S.A., Martorell[3]
- ⊙ Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav[3]
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg[3]
- ⊙ Volkswagen Group Services GmbH[3]

○ Členství ve statutárních dozorčích radách v Německu.
⊙ Srovnatelné mandáty v Německu a v zahraničí.

1 Zahájení činnosti v dozorčí radě nebo doba členství.
2 Mandát mimo koncern.
3 Mandát v rámci koncernu.
4 Kótovaná společnost.

JULIA WILLIE HAMBURG (*1986)

Ministryně školství a kultury spolkové země Dolní Sasko

8. listopadu 2022[1], pověřena výkonem funkce do roku 2028

Občanství: německé

MARIANNE HEIß (*1972)

Členka dozorčích rad

14. února 2018[1], zvolena do roku 2028

Občanství: rakouské

Mandáty:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Flix SE, Mnichov (do 7. října 2024)[2]
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart[2, 4]
- ⊙ Alfred Ritter GmbH & Co. KG, Waldenbuch (od 20. ledna 2025)[2]
- ⊙ Paysafe Ltd., Londýn (od 24. září 2024)[2, 4]

DR.-ING. ARNO HOMBURG (*1968)

Předseda představenstva Volkswagen Management Association e.V.

12. května 2022[1], jmenován do roku 2027

Občanství: německé

Mandáty:

- ⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg[3]

DR. GÜNTHER HORVATH (*1952)

Jednatel společnosti a samostatný advokát společnosti Dr. Günther J. Horvath Rechtsanwalt GmbH

28. února 2023[1], zvolen do roku 2028

Občanství: rakouské

Mandáty:

- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart[2, 4]

DANIELA NOWAK (*1970)

Předsedkyně podnikové rady Volkswagen AG, závod Braunschweig

12. května 2022[1], jmenována do roku 2027

Občanství: německé

DR. JUR. HANS MICHEL PIËCH (*1942)

Člen dozorčích rad

7. srpna 2009[1], zvolen do roku 2029

Občanství: rakouské

Mandáty:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (místopředseda)[2, 4]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salcburk[3]
- ⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See[2]

DR. JUR. FERDINAND OLIVER PORSCHE (*1961)

Člen představenstva Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft

7. srpna 2009[1], zvolen do roku 2029

Občanství: rakouské

Mandáty:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart[2, 4]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salcburk[3]
- ⊙ Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg[3]

DR. RER. COMM. WOLFGANG PORSCHE (*1943)

Předseda dozorčí rady Porsche Automobil Holding SE; předseda dozorčí rady Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

24. dubna 2008[1], zvolen do roku 2028

Občanství: rakouské

Mandáty:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (předseda)[3, 4]
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (předseda)[2, 4]
- ⊙ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salcburk (předseda)[2]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salcburk[3]
- ⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See (do 23. května 2024)[2]

GERARDO SCARPINO (*1962)

Výkonný ředitel podnikové rady koncernu Volkswagen

21. dubna 2023[1], jmenován do roku 2027

Občanství: italské

Mandáty:

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]

○ Členství ve statutárních dozorčích radách v Německu.
⊙ Srovnatelné mandáty v Německu a v zahraničí.

1 Začátek nebo období členství v dozorčí radě.
2 Mandát mimo koncern.
3 Mandát v rámci koncernu.
4 Kótovaná společnost.

KARINA SCHNUR (*1977)

Předsedkyně celopodnikové a koncernové podnikové rady

MAN Truck & Bus SE a předsedkyně koncernové podnikové rady TRATON SE

11. července 2023[1], jmenována do roku 2027

Občanství: německé

Mandáty:

- ○ MAN Truck & Bus SE, Munich[3]
- ○ TRATON SE, Munich[3, 4]
- ⊙ Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, Mnichov[2]

CONNY SCHÖNHARDT (*1978)

Tajemnice odborové organizace a vedoucí oddělení mobility a konstrukce vozidel v představenstvu IG Metall

21. června 2019[1], jmenována do roku 2027

Občanství: německé

Mandáty:

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4] (od 7. června 2024)
- ○ PowerCo SE, Salzgitter[3]
- ○ Volkswagen Bank GmbH (do 30. června 2024)[3]

STEPHAN WEIL (*1958)

Předseda spolkové vlády Dolního Saska

19. února 2013[1], pověřen výkonem funkce do roku 2028

Občanství: německé

VÝBORY DOZORČÍ RADY

Členové prezidia

Hans Dieter Pötsch (předseda)

Jörg Hofmann (místopředseda; do 8. března 2025)

Rita Beck

Daniela Cavallo

Dr. Hans Michel Piëch

Dr. Wolfgang Porsche

Gerardo Scarpino

Stephan Weil

Členové dohodovacího výboru podle § 27 odst. 3 německého zákona o spolurozhodování *(Mitbestimmungsgesetz)*

Hans Dieter Pötsch (předseda)

Jörg Hofmann (místopředseda; do 8. března 2025)

Daniela Cavallo

Stephan Weil

Členové výboru pro audit

Mansúr bin Ebráhím Al-Mahmúd (předseda)

Daniela Cavallo (místopředsedkyně)

Marianne Heiß

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

Gerardo Scarpino

Conny Schönhardt

Členové nominačního výboru

Hans Dieter Pötsch (předseda)

Dr. Hans Michel Piëch

Dr. Wolfgang Porsche

Stephan Weil

- ○ Členství ve statutárních dozorčích radách v Německu.
- ⊙ Srovnatelné mandáty v Německu a v zahraničí.

1 Zahájení činnosti v dozorčí radě nebo doba členství.
2 Mandát mimo koncern.
3 Mandát v rámci koncernu.
4 Kótovaná společnost.

Zpráva o odměňování za rok 2024

V souladu s § 162 německého zákona o akciových společnostech (*Aktiengesetz*, AktG) má představenstvo a dozorčí rada společnosti Volkswagen AG za povinnost vypracovat jasnou a srozumitelnou zprávu o odměňování. V této zprávě vysvětlujeme hlavní rysy systému odměňování členů představenstva a dozorčí rady. Zpráva o odměňování obsahuje také individuální členění složek odměn poskytovaných současným a bývalým členům představenstva a dozorčí rady.

A. ODMĚNY ČLENŮ PŘEDSTAVENSTVA

Činnost koncernu Volkswagen byla ve vykazovaném období ovlivněna složitými podmínkami na světovém trhu. Za těchto podmínek dodal koncern zákazníkům 9,0 mil. vozidel, tj. o 2,3 % méně než v předchozím účetním období. Zatímco tržby vzrostly o 0,7 % meziročně na 324,7 mld. €, provozní výsledek ve výši 19,1 mld. € byl o 15,4 % nižší než v předchozím účetním období.

I. Zásady odměňování představenstva

Odměny představenstva vycházejí ze systému odměňování přijatého dozorčí radou dne 14. prosince 2020 s účinností od 1. ledna 2021, který dozorčí rada naposledy revidovala v prosinci 2023, resp. v dubnu 2024 s účinností od 1. ledna 2024, zejména s cílem lépe zohlednit zájmy kapitálového trhu. Systém odměňování členů představenstva je jasný a transparentní. Zohledňuje požadavky AktG ve znění německého zákona o provádění druhé směrnice o právech akcionářů (*Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie* , ARUG II) a bere v úvahu doporučení německého kodexu správy a řízení společností (dále jen „kodex").

Od 1. ledna 2024 se do výpočtu odměn představenstva zahrnuje finanční ukazatel „čistý peněžní tok v divizi Automobily", který nahrazuje dosavadní finanční cíl „provozní výsledek koncernu Volkswagen včetně čínských společných podniků (poměrně)" v rámci ročního bonusu. Dozorčí rada také získala možnost odložit hodnocení sentimentu jako kritérium ESG, protože metoda měření sentimentu je přepracovávána a cíle se upravují. Valná hromada 29. května 2024 schválila upravený systém odměňování 99,48 % odevzdaných hlasů.

Upravený systém odměňování se od 1. ledna 2024 vztahuje na všechny členy představenstva, jejichž pracovní smlouvy jsou nově uzavřeny nebo prodlouženy po schválení systému odměňování na valné hromadě dne 29. května 2024. Pro členy představenstva, kteří byli již jmenováni v době schválení systému odměňování na valné hromadě, nový systém odměňování platí rovněž od 1. ledna 2024. Za účelem zavedení systému odměňování se společnost Volkswagen AG dohodla se členy představenstva na příslušných změnách pracovních smluv.

Pro členy představenstva jmenované před prvním usnesením dozorčí rady o systému odměňování v souladu s § 87a *AktG* dne 14. prosince 2020, jejichž pracovní smlouva nebyla od té doby obnovena, platily následující výjimky: plán výkonnostních akcií měl nadále pouze tříleté výkonnostní období, jinak odpovídal plánu výkonnostních akcií popsanému v tomto systému. V tomto případě by se ustanovení o sankcích a zpětném získání měla uplatnit až od data prodloužení smlouvy. Výjimky v účetním období 2024 se týkaly pouze Markuse Duesmanna, který odstoupil v účetním období 2023.

Výše odměn představenstva má být přiměřená a atraktivní v národním a mezinárodním srovnání. Kritérii jsou jak úkoly každého jednotlivého člena představenstva, jeho osobní výkon, hospodářská situace, úspěch koncernu Volkswagen a jeho výhledy do budoucna, tak i obvyklá výše odměn s přihlédnutím k srovnatelným podmínkám a struktuře odměňování, jež jinak platí v koncernu Volkswagen. V této souvislosti jsou pravidelně prováděny komparativní studie výše odměn. V účetním období roku 2024 se všichni aktivní členové představenstva rozhodli poskytnout finanční příspěvek kvůli zvýšení ziskovosti a vzdali se 5 % svého hrubého základního platu za dané období. Uvedení členové hodlají z vlastních prostředků přispívat na udržitelnou restrukturalizaci koncernu Volkswagen i do budoucna, v souladu s dohodou *Zukunft Volkswagen*. Za tímto účelem se všichni aktivní členové představenstva dohodli, že po dobu až pěti let počínaje účetním obdobím 2025 se vzdají části své individuální odměny, která se skládá z ročního základního platu a krátkodobé pohyblivé složky odměny, resp. i dlouhodobé pohyblivé složky odměny získané za příslušné účetní období.

Ve zprávě o odměňování za účetní období roku 2023 představenstvo a dozorčí rada podrobně informovaly o odměnách vyplacených členům představenstva v účetním období 2023. Výroční valná hromada 29. května 2024 schválila zprávu o odměňování za účetní období 2023 většinou 98,59 % hlasů. Při přípravě zprávy o odměňování za účetní období 2024 byly zohledněny připomínky investorů a jejich zástupců. Ještě transparentněji jsou tak například uvedeny minimální a maximální částky krátkodobé a dlouhodobé pohyblivé složky odměny členů představenstva a je popsána souvislost mezi nefinančními kritérii výkonnosti v ročním bonusu členů představenstva a posouzením významnosti při podávání zpráv o udržitelnosti.

V této části uvádíme přehled o systému odměňování členů představenstva, resp. složkách odměn členů představenstva za vykazované období.

II. Přehled složek odměňování

Následující tabulka obsahuje obecný přehled složek systému odměňování členů představenstva platný pro účetní období 2024. Kromě toho tabulka poskytuje přehled o struktuře jednotlivých složek odměňování a vysvětluje jejich cíle, zejména s ohledem na to, jak odměňování podporuje dlouhodobý rozvoj společnosti. Podrobnější popis systému odměňování členů představenstva platný pro účetní období 2024 naleznete na adrese: www.volkswagen-group.com/ remuneration.

SYSTÉM ODMĚŇOVÁNÍ ZA ROK 2024

Složka	Popis	Cíl
Složky pevné odměny		
Základní plat	• Dvanáct stejných splátek splatných na konci měsíce • Předseda představenstva: obvykle[1] 2 600 000 € (rozsah činnosti: 100 %)[2]; člen představenstva: 1 500 000 € (rozsah činnosti: 100 %)	Základní plat a vedlejší požitky mají odrážet úkoly a odpovědnost členů představenstva, poskytovat základní příjem a zabraňovat jim podstupovat nadměrná rizika.
Vedlejší požitky	• Vedlejší požitky (předseda představenstva: 350 000 €; člen představenstva: 175 000 €) zahrnují určité požitky dle uvážení člena představenstva, mimo jiné: o Služební vozy o Preventivní lékařské prohlídky o Příspěvky na zdravotní pojištění a pojištění nákladů dlouhodobé péče o Úrazové pojištění • Započtení dávek do příspěvku na vedlejší požitky, pokud podléhají dani ze mzdy • Výplata zbývající částky	
Zaměstnanecké penzijní pojištění	• Plán definovaných příspěvků prostřednictvím přímých závazků k důchodům, invalidním dávkám a dávkám pro pozůstalé • V zásadě po dosažení věku 65 let (nebo 63 let u členů představenstva, kteří se ujali funkce před 1. lednem 2020) • Roční příspěvek na penzijní připojištění až do výše 50 % smluvně sjednaného základního platu pro předsedu představenstva a až do výše 40 % smluvně sjednaného základního platu pro řadové členy představenstva[3]	Zaměstnanecké penzijní pojištění má členům představenstva poskytnout odpovídající zajištění po odchodu do důchodu
Složky variabilní odměny		
Roční bonus	• Typ plánu: cílový bonus • Cílová částka pro předsedu představenstva: 3 500 000 € (rozsah činnosti: 100 %)[2]; cílová částka pro člena představenstva: 1 500 000 € (rozsah činnosti: 100 %) • Minimální platba: 0 € • Limit: 200 % cílové částky, tj. předseda představenstva: 7 000 000 € (rozsah činnosti: 100 %); člen představenstva: 3 000 000 € (rozsah činnosti: 100 %) • Období hodnocení: účetní období • Výkonnostní kritéria: o Finanční dílčí cíle: ▪ Čistý peněžní tok v divizi Automobily (50 %) a provozní rentabilita tržeb (50 %) ▪ Dozorčí rada definuje minimální, cílové a maximální hodnoty finančních dílčích cílů za každé účetní období. Minimální hodnota odpovídá splnění dílčího cíle na 0 % u čistého peněžního toku v divizi Automobily nebo 50 % u provozní rentability tržeb; cílová hodnota odpovídá v každém případě splnění dílčího cíle ve výši 100 %; maximální hodnota odpovídá úrovni dosažení dílčího cíle na 175 %. Hodnoty ležící mezi jsou interpolovány lineárně. ▪ Celkové dosažení finančního cíle = dosažení dílčího cíle „čistý peněžní tok v divizi Automobily“ x 50 % + dosažení dílčího cíle „provozní rentabilita tržeb“ x 50 %. o Faktor ESG: ▪ Dílčí cíle ve výši 50 % pro životní prostředí (index dekarbonizace) a sociální oblast (v zásadě hodnocení sentimentu a index diverzity)[4], jakož i faktor správy a řízení mezi 0,9 a 1,1 (dodržování předpisů a integrita, standardní hodnota 1,0). ▪ Dozorčí rada definuje minimální, cílové a maximální hodnoty dílčích cílů pro faktory životní prostředí a sociální oblast za každé účetní období. Minimální, cílová a maximální hodnota odpovídají dosažení dílčího cíle ve výši 0,7, rep. 1,0 a 1,3. Hodnoty ležící mezi jsou interpolovány lineárně. ▪ Dozorčí rada stanoví faktor správy a řízení po skončení účetního období s přihlédnutím ke kolektivnímu výkonu představenstva jako celku a k výkonu každého člena představenstva zvlášť. ▪ Výpočet faktoru ESG: (dosažení dílčího cíle „životní prostředí“ x 50 % + dosažení dílčího cíle „sociální oblast“ x 50 %) x faktor „správa a řízení“ (0,9 – 1,1). • Výše ročního bonusu = individuální cílová částka x dosažený finanční cíl x faktor ESG • Výplata: V hotovosti v měsíci následujícím po schválení konsolidované účetní závěrky za dané účetní období.	Roční bonus má motivovat členy představenstva k dosažení ambiciózních cílů. Cíle finanční výkonnosti podporují strategický cíl dosažení konkurenceschopné ziskovosti. Integrace faktorů ESG zohledňuje význam cílů udržitelnosti. V této souvislosti index dekarbonizace, hodnocení sentimentu a index diverzity spolu s faktorem dodržování předpisů a integrity pokrývají širokou škálu aspektů udržitelnosti.

1 V účetním období 2024 se všichni aktivní členové představenstva vzdali 5 % svého hrubého základního platu od společnosti Volkswagen AG za účetní období 2024.
2 Pan Blume pobírá od společnosti Volkswagen AG 50 % odměny za výkon funkce předsedy představenstva společnosti Volkswagen AG a od společnosti Porsche AG 50 % odměny za výkon funkce předsedy představenstva společnosti Porsche AG. Cílová částka pro pana Blumeho tak odpovídá polovině cílové částky pro předsedu představenstva, který pobírá plnou odměnu předsedy představenstva společnosti Volkswagen AG.
3 Zřeknutí se části základního platu za účetní období 2024 ze strany členů představenstva se pro účely výpočtu příspěvku na důchodové pojištění nezohledňuje.
S ohledem na dostupné možnosti používá dozorčí rada pro účetní období 2024 a 2025 výhradně index diverzity; od účetního období 2026 bude pravděpodobně opět využívat také hodnocení sentimentu.

Složka	Popis	Cíl
Dlouhodobé pobídky (LTI)	• Typ plánu: imaginární plán výkonnostních akcií • Výkonnostní období: měřeno dopředu po dobu čtyř let[1] • Cílová částka pro předsedu představenstva: 5 900 000 € (rozsah činnosti: 100 %)[1]; cílová částka pro člena představenstva: 2 500 000 € (rozsah činnosti: 100 %) • Minimální platba: 0 € • Limit: 250 % cílové částky, tj. předseda představenstva: 11 800 000 € (rozsah činnosti: 100 %); člen představenstva: 5 000 000 € (rozsah činnosti: 100 %) • Imaginární výkonnostní akcie představují čistě matematický koncept a nezakládají žádná vlastnická ani hlasovací práva ve společnosti Volkswagen AG. • Přidělení výkonnostních akcií: Na začátku každého účetního období se individuálně sjednaná cílová částka vydělí aritmetickým průměrem závěrečných cen prioritních akcií koncernu Volkswagen (německé identifikační číslo cenného papíru: 766403) v obchodním systému Xetra společnosti Deutsche Börse AG v posledních 30 dnech obchodování před 1. lednem příslušného výkonnostního období (počáteční referenční cena). • Stanovení cílů: Na začátku výkonnostního období dozorčí rada definuje minimální, cílovou a maximální hodnotu zisku na akcii, jak je uveden ve výroční zprávě jako auditovaný, plně zředěný zisk na prioritní akcii koncernu Volkswagen z pokračujících a ukončených činností společnosti; minimální hodnota zisku na akcii odpovídá dosažení cíle ve výši 50 %, cílová hodnota zisku na akcii odpovídá dosažení cíle ve výši 100 % a maximální hodnota zisku na akcii odpovídá dosažení cíle ve výši 175 %. • Vymezení jedné čtvrtiny přidělených výkonnostních akcií na konci každého účetního období v závislosti na dosažení cíle týkajícího se zisku na akcii. • Výpočet částky k vyplacení: fixní výkonnostní akcie se vynásobí aritmetickým průměrem závěrečných cen prioritních akcií koncernu Volkswagen v obchodním systému Xetra společnosti Deutsche Börse AG v posledních 30 dnech obchodování před koncem výkonnostního období (závěrečná referenční cena) a dividend vyplacených na jednu prioritní akcii koncernu Volkswagen během výkonnostního období (ekvivalent dividend). • Výplata: V hotovosti v měsíci následujícím po schválení konsolidované účetní závěrky za poslední účetní období příslušného výkonnostního období. • Pokud pracovní smlouva skončí před koncem výkonnostního období kvůli tomu, že člen představenstva začne pracovat pro konkurenci *[„bad leaver“]* (mimořádné ukončení činnosti ze závažného důvodu nebo kvůli porušení ujednání či konkurenční doložky), daná osoba o všechny výkonnostní akcie přijde.	Dlouhodobé pobídky slouží ke sladění odměn členů představenstva s dlouhodobými výsledky společnosti. Finanční výkonnostní cíl „zisk na akcii“ (EPS) ve spojení s vývojem ceny akcií a vyplacenými dividendami, měřeno po dobu čtyř let, zajišťuje dlouhodobý účinek etických pobídek a podporuje strategický cíl dosažení konkurenceschopné ziskovosti.
Ostatní požitky		
Výhody sjednané s novými členy představenstva na dobu určitou nebo na celou dobu trvání jejich pracovní smlouvy	• Pouze na základě samostatného smluvního ujednání s novým členem představenstva • Odměny jako kompenzace za klesající pohyblivou složku odměny nebo jiná finanční znevýhodnění • Výhody v souvislosti s přemístěním	(Kompenzační) odměny by měly umožnit přilákat kvalifikované uchazeče

1 Pro členy představenstva, kteří již byli ve funkci před 14. prosincem 2020, platí tříleté výkonnostní období do doby, než dojde k opětovnému uzavření smluv o výkonu funkce. V účetním období 2024 se to již žádných aktivních členů představenstva netýkalo. Ve všech ostatních ohledech odpovídá plán výkonnostních akcií plánu pro účetní období 2024.

2 Pan Blume pobírá od společnosti Volkswagen AG 50 % odměny za výkon funkce předsedy představenstva společnosti Volkswagen AG a od společnosti Porsche AG 50 % odměny za výkon funkce předsedy představenstva společnosti Porsche AG. Cílová částka pro pana Blumeho tak odpovídá polovině cílové částky pro předsedu představenstva, který pobírá plnou odměnu předsedy představenstva společnosti Volkswagen AG.

Složka	Popis	Cíl
Ostatní ustanovení o odměňování		
Ustanovení o sankcích a zpětném získání[1]	• Dozorčí rada může snížit nebo požádat o vrácení ročního bonusu a LTI až do výše 100 % v případě odpovídajícího pochybení v průběhu vykazovaného období. • Zpětné získání není přípustné, pokud uplynuly od vyplacení bonusu více než tři roky.	Ustanovení o sankcích a zpětném získání jsou určena k potírání individuálního pochybení, resp. nedbalosti ze strany organizace.
Maximální odměna	• Příslušné složky jsou základní plat za příslušné účetní období, poskytnuté vedlejší požitky, náklady na služby v souvislosti se zaměstnaneckým penzijním pojištěním, roční bonus přiznaný za příslušné účetní období a vyplacený v následujícím roce, plán výkonnostních akcií vyplacený v příslušném účetním období, kdy související výkonnostní období skončilo bezprostředně před příslušným účetním obdobím, veškeré výhody udělené novým členům představenstva a veškeré zvláštní platby poskytnuté třetími stranami (např. jinými společnostmi skupiny Volkswagen) za příslušné účetní období. • Pro předsedu představenstva 15 mil. € (hrubého) za účetní období a pro členy představenstva 8,500,000 € (hrubého) za účetní období. • V případě překročení maximální odměny se roční bonus sníží; pakliže snížení není dostatečné, může dozorčí rada dle svého uvážení snížit ostatní složky odměny či požádat o vrácení odměny.	Cílem maximální hranice odměn je zajistit, aby odměny členů představenstva nebyly nepřiměřeně vysoké ve srovnání se srovnatelnou skupinou.
Maximální výše odměny v hotovosti	• Dodatečně k maximální odměně • Peněžní odměna zahrnuje základní plat za příslušné účetní období, roční bonus přiznaný za příslušné účetní období a vyplacený v následujícím roce, plán výkonnostních akcií vyplácený v příslušném účetním období, kdy související výkonnostní období skončilo bezprostředně před příslušným účetním obdobím. • Pro předsedu představenstva 12 500 000 € (hrubého) za účetní období a pro členy představenstva 7 000 000 € (hrubého) za účetní období.	Strop pro peněžní odměny má zabránit nepřijatelně vysokým výplatám v jednotlivém účetním období.

1 Pro členy představenstva, kteří již byli ve funkci před 14. prosincem 2020, platí ustanovení o sankcích a zpětném získání pouze od opětovného uzavření smluv o výkonu funkce. V účetním období 2024 se to již žádných aktivních členů představenstva netýkalo.

III. Odměny členů představenstva jmenovaných v účetním období 2024

1. Členové představenstva v účetním období 2024

Členové představenstva společnosti Volkswagen AG v účetním období 2024:

- Oliver Blume, člen představenstva od 13. dubna 2018, předseda představenstva od 1. září 2022, rovněž předseda výkonné rady Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
- Arno Antlitz, člen představenstva od 1. dubna 2021
- Ralf Brandstätter, člen představenstva od 1. ledna 2022, rovněž generální ředitel společnosti Volkswagen (China) Investment Company Limited
- Gernot Döllner, člen představenstva od 1. září 2023, rovněž předseda představenstva společnosti AUDI AG
- Manfred Döss, člen představenstva od 1. února 2022
- Gunnar Kilian, člen představenstva od 13. dubna 2018
- Thomas Schäfer, člen představenstva od 1. července 2022
- Thomas Schmall-von Westerholt, člen představenstva od 1. ledna 2021
- Hauke Stars, členka představenstva od 1. února 2022

Za výkon jiných funkcí v řídících orgánech, dozorčích radách a podobně, zejména v ostatních společnostech koncernu Volkswagen, nepobírají členové zpravidla další odměny v rámci svého mandátu v představenstvu. Pokud je taková odměna přesto poskytnuta, je zaúčtována do odměny za výkon funkce člena představenstva společnosti Volkswagen AG. V případě mandátů, které členové představenstva nevykonávají v rámci své činnosti v představenstvu, rozhoduje dozorčí rada o tom, zda a případně v jakém rozsahu se příslušná odměna započte proti odměně za činnost člena představenstva společnosti Volkswagen AG. Odměny, jež členové představenstva za tyto mandáty pobírají, stanoví orgán odpovědný za danou společnost a v případě potřeby je daný subjekt vykáže. V současné době se žádná taková odměna do odměny, kterou členové představenstva od společnosti Volkswagen AG pobírají, nezapočítává.

S panem Blumem byla uzavřena odlišná dohoda ohledně výkonu funkce předsedy představenstva společnosti Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG): od 1. ledna 2023 poskytuje společnost Volkswagen AG panu Blumemu 50 % odměny pro předsedu představenstva na základě nově uzavřené smlouvy o výkonu funkce; výjimku tvoří vedlejší požitky – v tomto ohledu dostává pan Blume plnou výši vedlejších požitků pro předsedu představenstva

společnosti Volkswagen AG. Společnost Porsche AG nicméně společnosti Volkswagen AG uhradí polovinu nákladů na vedlejší požitky. Od 1. ledna 2023 poskytuje společnost Porsche AG panu Blumemu 50 % odměny za výkon funkce předsedy představenstva společnosti Porsche AG. Tato odměna vychází ze systému odměňování členů představenstva společnosti Porsche AG. Pan Blume pobírá od společnosti Porsche AG základní plat, jednoletou pohyblivou odměnu (STI) a víceletou pohyblivou odměnu (LTI); pan Blume nepobírá od společnosti Porsche AG žádné vedlejší požitky. Kromě toho společnost Porsche AG poskytuje panu Blumemu zaměstnanecké penzijní pojištění ve formě příspěvkově definovaného plánu. V rámci přípravy IPO, která proběhla 29. září 2022, se společnost Porsche AG dohodla s panem Blumem na souvisejícím bonusu. Tento IPO bonus je strukturován jako akciový plán s dobou trvání jeden, dva a tři roky od data IPO. Odměna poskytnutá panu Blumemu společností Porsche AG se započítává do limitu peněžních odměn a maximální odměny pana Blumeho ve společnosti Volkswagen AG. V tabulkovém přehledu odměn poskytnutých a náležejících panu Blumemu v účetním období 2024 jsou složky odměny poskytnuté panu Blumemu společností Porsche AG zahrnuty a uvedeny samostatně.

S panem Brandstätterem byla rovněž uzavřena odlišná dohoda o jeho činnosti ve společnosti Volkswagen (China) Investment Company Limited, kdy za svou činnost ve funkci generálního ředitele této společnosti pobírá samostatnou odměnu. Smluvní odměna pana Brandstättera podle jeho pracovní smlouvy se společností Volkswagen AG bude po dobu jeho působení ve společnosti Volkswagen (China) Investment Company Limited odpovídajícím způsobem snížena.

2. Odměny poskytnuté a dlužné v účetním období 2024

V souladu s § 162 odst. 1, věta 1 AktG musí zpráva o odměňování obsahovat informace o poskytnuté a dlužné odměně každého jednotlivého člena představenstva za uplynulé účetní období. Příslušnými pojmy se rozumí následující:

Výraz „poskytnutý" *(gewährt)* odkazuje na skutečné obdržení *(Zufluss)* složky odměny.

Výraz „dlužný" *(geschuldet)* odkazuje na veškeré právně existující závazky ze složek odměny, jež jsou splatné, ale dosud nebyly vyplaceny.

2.1. Tabulkové přehledy

Následující tabulky zachycují odměnu, kterou členové představenstva skutečně obdrželi v účetním období 2024. Odměny vykazované jako přislíbené v účetním období 2024 se tedy skládají ze základního platu za účetní období 2024, vedlejších požitků, ročního bonusu vyplaceného v měsíci následujícím po schválení konsolidované účetní závěrky společnosti za účetní období 2024 a LTI za výkonnostní období 2021–2023, které byly vyplaceny v účetním období 2024. Stejným způsobem jsou uvedeny i složky odměny, jež byly panu Blumemu poskytnuty společností Porsche AG, resp. panu Brandstätterovi společností Volkswagen (China) Investment Company Limited.

Poměrné podíly uvedené v tabulkách se vztahují ke složkám odměny poskytnutým a dlužným v příslušném účetním období v souladu s § 162 odst. 1, větou 1 AktG. Zahrnují tedy veškeré požitky skutečně obdržené v příslušném účetním období bez ohledu na to, za které účetní období je členové představenstva obdrželi. Zde uvedené poměrné podíly proto nejsou srovnatelné s příslušnými poměrnými podíly pevných a pohyblivých složek odměny jako součásti celkové odměny v popisu systému odměňování dle § 87a odst. 1, věty 2 (č. 3) AktG. Podíly uvedené v systému odměňování se vztahují k cílům sjednaným pro příslušné účetní období bez ohledu na okamžik, kdy byla příslušná složka odměny vyplacena.

Náklady na penzijní požitky se vykazují jako náklady na služby v souladu s IAS 19. Náklady na služby v souladu s IAS 19 nejsou odměnou poskytnutou či dlužnou ve smyslu § 162 odst. 1, věty 1 AktG, neboť ve vykazovaném období ji člen představenstva ve skutečnosti neobdrží.

Maximální odměna odpovídá maximální odměně ve smyslu § 87a odst. 1, věty 2 (č. 1) AktG v souladu se systémem odměňování přijatým dozorčí radou a schváleným valnou hromadou. Kromě maximální odměny byl s členy představenstva, stejně jako v minulosti, sjednán limit odměny v hotovosti, který zahrnuje základní plat za příslušné účetní období, roční bonus přiznaný za příslušné účetní období a vyplacený v následujícím období, plán výkonnostních akcií vyplacený v příslušném účetním období, kdy související výkonnostní období skončilo bezprostředně před příslušným účetním obdobím.

Dne 14. prosince 2020 dozorčí rada přijala systém odměňování členů představenstva, který poprvé vychází z požadavků ARUG II. Smlouvy o výkonu funkce členů dozorčí rady, které byly nově uzavřeny nebo obnoveny po tomto datu, zahrnují rovněž ustanovení o sankcích a zpětném získání stanovená v tomto systému odměňování. Proto pouze pracovní smlouva bývalého člena představenstva pana Duesmanna, která byla uzavřena před 14. prosincem 2020, neobsahuje ustanovení o sankcích a zpětném získání. V účetním období 2024 koncern Volkswagen AG existující ustanovení o sankcích a zpětném získání neuplatnil.

	OLIVER BLUME[1]	
	Předseda, skupina značek Sport Luxury, předseda představenstva Porsche AG	
	2024	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat		
Volkswagen AG[2]	1 235 000,00	13,4
Porsche AG	1 085 000,00	11,8
Vedlejší požitky		
Volkswagen AG	363 363,00	4,0
Porsche AG	–	–
Celkem	**2 683 363,00**	**29,2**
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus		
Volkswagen AG	2 002 000,00	21,8
Porsche AG	1 334 116,00	14,5
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)[3]		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2021–2023	2 714 878,97	29,5
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	–	–
Bonus za IPO společnosti Porsche AG	461 610,00	5,0
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**9 195 967,97**	**100,0**
Náklady na penzijní požitky		
Volkswagen AG	710 470,00	x
Porsche AG	439 239,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	**10 345 676,97**	**x**
Maximální odměna	15 000 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

1 Pan Blume pobírá od společnosti Volkswagen AG 50 % odměny za výkon funkce předsedy představenstva společnosti Volkswagen AG a od společnosti Porsche AG 50 % odměny za výkon funkce předsedy představenstva společnosti Porsche AG. V tabulce jsou uvedeny složky odměny poskytnuté panu Blumemu odděleně podle toho, zda byly poskytnuty společností Volkswagen AG, resp. Porsche AG.

1 V účetním období 2024 se všichni aktivní členové představenstva vzdali 5 % svého hrubého základního platu za účetní období 2024.

3 LTI vyplacená v účetním období 2024 byla za práci odvedenou v účetním období 2021. Pan Blume neobdržel v účetním období 2021 od společnosti Porsche AG žádnou dlouhodobou pohyblivou odměnu, jež by se musela započítat do odměny, kterou dostává od společnosti Volkswagen AG. Od společnosti Volkswagen AG obdržel 100 % LTI za období 2021.

	ARNO ANTLITZ Finance a provoz 2024	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat[1]	1 425 000,00	42,8
Vedlejší požitky	186 852,00	5,6
Celkem	**1 611 852,00**	**48,4**
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 716 000,00	51,6
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2021–2023[2]	–	–
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**3 327 852,00**	**100,0**
Náklady na penzijní požitky	624 360,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	**3 952 212,00**	**x**
Maximální odměna	8 500 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

1 V účetním období 2024 se všichni aktivní členové představenstva vzdali 5 % svého hrubého základního platu za účetní období 2024.
2 Dozorčí rada jmenovala pana Antlitze členem představenstva v účetním období 2021 a v souladu s tehdy platným systémem odměňování mu pro dané účetní období přidělila plán výkonnostních akcií se čtyřletým výkonnostním obdobím. Pan Antlitz proto v účetním období 2024 ještě žádnou výplatu z tohoto plánu výkonnostních akcií neobdržel.

	RALF BRANDSTÄTTER Čína, předseda představenstva (CEO) společnosti Volkswagen (China) Investment Co. Ltd. 2024	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat		
Volkswagen AG[1]	142 500,00	3,8
VCIC[2]	1 282 500,00	34,3
Vedlejší požitky		–
Volkswagen AG	27 214,00	0,7
VCIC[3]	567 421,00	15,2
Celkem	**2 019 635,00**	**54,1**
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus		
Volkswagen AG	171 600,00	4,6
VCIC[2]	1 544 400,00	41,3
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2021–2023	–	–
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**3 735 635,00**	**100,0**
Náklady na penzijní požitky	604 090,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	**4 339 725,00**	**x**
Maximální odměna	8 500 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

1 V účetním období 2024 se všichni aktivní členové představenstva vzdali 5 % svého hrubého základního platu za účetní období 2024.
2 Pan Brandstätter pobírá 90 % odměny řádného člena představenstva Volkswagen AG od společnosti Volkswagen (China) Investment Company Limited (VCIC) za svou práci generálního ředitele společnosti VCIC. Společnost VCIC účtuje o panu Brandstätterovi, jako by svou odměnu pobíral od společnosti Volkswagen AG v Německu. Uvedené částky jsou vykázány zde. Skutečné hrubé náklady vynaložené společností VCIC se mohou v důsledku čínských daňových předpisů lišit.
3 Mezi vedlejší požitky vykazované společností VCIC patří zejména úhrady související s pracovním vysláním pana Brandstättera do Číny (mj. ubytování, letenky). Vedlejší požitky specifické pro vyslání se nezapočítávají do příspěvku na vedlejší požitky poskytovaného VCIC.

	GERNOT DÖLLNER Skupina značek Progressive, předseda představenstva AUDI AG 2024	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat[1]	1 425 000,00	42,9
Vedlejší požitky	183 787,00	5,5
Celkem	**1 608 787,00**	**48,4**
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 716 000,00	51,6
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2021–2023	–	–
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem[2]	**3 324 787,00**	**100,0**
Náklady na penzijní požitky	641 502,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	**3 966 289,00**	**x**
Maximální odměna	8 500 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

1 V účetním období 2024 se všichni aktivní členové představenstva vzdali 5 % svého hrubého základního platu za účetní období 2024.
2 Pan Döllner obdržel od FC Bayern München AG v účetním období 2024 odměnu ve výši 60 417,00 € (brutto) za výkon funkce člena dozorčí rady a 6 666,67 € (brutto) od Bentley Motors Ltd. za výkon funkce člena představenstva. Do vykázaného základního platu poskytnutého společností Volkswagen AG byla započtena plná výše odměn od jednotlivých společností.

	MANFRED DÖSS[1] Integrita a právní záležitosti 2024	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat[2]	1 068 750,00	42,9
Vedlejší požitky	134 957,00	5,4
Celkem	**1 203 707,00**	**48,3**
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 287 000,00	51,7
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2021–2023	–	–
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**2 490 707,00**	**100,0**
Náklady na penzijní požitky	445 500,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	**2 936 207,00**	**x**
Maximální odměna	6 375 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

1 Pan Döss pobírá odměnu ve výši 75 % odměny řádného člena představenstva společnosti Volkswagen AG.
1 V účetním období 2024 se všichni aktivní členové představenstva vzdali 5 % svého hrubého základního platu za účetní období 2024.

	GUNNAR KILIAN	
	Lidské zdroje a skupina značek Trucks	
	2024	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat[1]	1 425 000,00	24,3
Vedlejší požitky	183 648,00	3,1
Celkem	**1 608 648,00**	**27,4**
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 716 000,00	29,2
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2021–2023[2]	2 551 270,16	43,4
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**5 875 918,16**	**100,0**
Náklady na penzijní požitky	649 229,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	**6 525 147,16**	**x**
Maximální odměna	8 500 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

1 V účetním období 2024 se všichni aktivní členové představenstva vzdali 5 % svého hrubého základního platu za účetní období 2024.
2 Pracovní poměr pana Kiliana byl prodloužen s účinností od 10. prosince 2021. Alokovaný plán výkonnostních akcií pro účetní období 2021 se z tohoto důvodu do data prodloužení odvíjí od tříletého výkonnostního období a od data prodloužení pak od čtyřletého výkonnostního období. Zde je uveden pouze podíl vyplacený v účetním období 2024 s tříletým výkonnostním obdobím.

	THOMAS SCHÄFER	
	Skupina značek Core, předseda představenstva značky Volkswagen osobní vozy	
	2024	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat[1]	1 425 000,00	42,8
Vedlejší požitky	184 575,00	5,6
Celkem	**1 609 575,00**	**48,4**
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 716 000,00	51,6
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2021–2023	-	-
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**3 325 575,00**	**100,0**
Náklady na penzijní požitky	627 866,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	**3 953 441,00**	**x**
Maximální odměna	8 500 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

1 V účetním období 2024 se všichni aktivní členové představenstva vzdali 5 % svého hrubého základního platu za účetní období 2024.

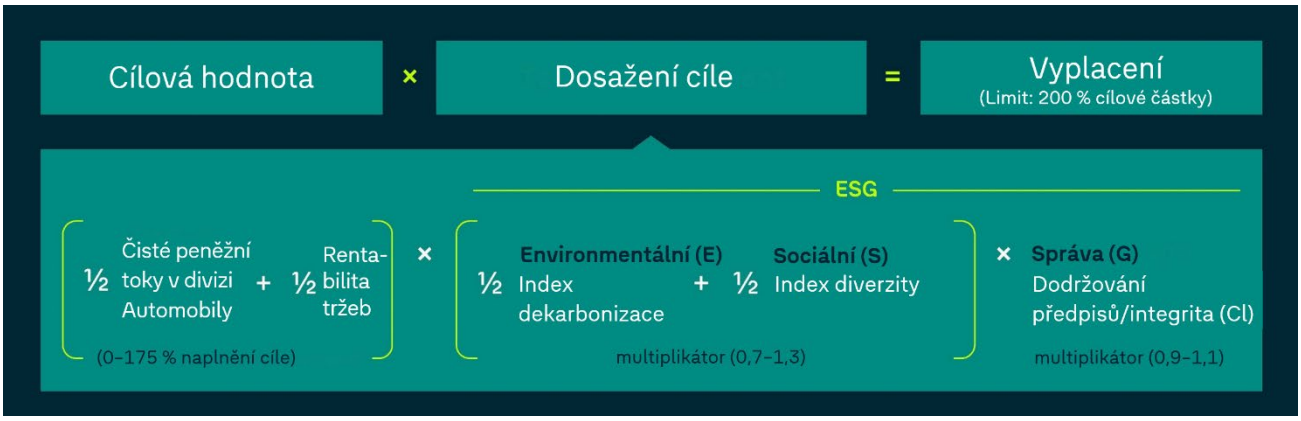
	THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT Technologie, předseda představenstva Volkswagen Group Components 2024	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat[1]	1 425 000,00	42,8
Vedlejší požitky	185 558,00	5,6
Celkem	**1 610 558,00**	**48,4**
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 716 000,00	51,6
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2021–2023[2]	–	–
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**3 326 558,00**	**100,0**
Náklady na penzijní požitky	613 113,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	**3 939 671,00**	**x**
Maximální odměna	8 500 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

1 V účetním období 2024 se všichni aktivní členové představenstva vzdali 5 % svého hrubého základního platu za účetní období 2024.
2 Dozorčí rada jmenovala pana Schmall-von Westerholta členem představenstva v účetním období 2021 a v souladu s tehdy platným systémem odměňování mu pro dané účetní období přidělila plán výkonnostních akcií se čtyřletým výkonnostním obdobím. Pan Schmall-von Westerholt proto v účetním období 2024 ještě žádnou výplatu z tohoto plánu výkonnostních akcií neobdržel.

	HAUKE STARS IT 2024	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat[1]	1 425 000,00	42,8
Vedlejší požitky	185 186,00	5,6
Celkem	**1 610 186,00**	**48,4**
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 716 000,00	51,6
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2021–2023	–	–
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**3 326 186,00**	**100,0**
Náklady na penzijní požitky	631 968,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	**3 958 154,00**	**x**
Maximální odměna	8 500 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

1 V účetním období 2024 se všichni aktivní členové představenstva vzdali 5 % svého hrubého základního platu za účetní období 2024.

ROČNÍ BONUS



2.2 Vysvětlení
2.2.1 Výkonnostní kritéria pro variabilní odměny
a) Výkonnostní kritéria pro roční bonus
aa) Finanční dílčí cíle

Následující přehledy uvádějí prahové hodnoty, cílové hodnoty a maximální hodnoty stanovené dozorčí radou pro účetní období 2024 pro finanční dílčí cíle čistého peněžního toku v divizi Automobily a provozní rentabilitu tržeb, spolu se skutečnými hodnotami a úrovněmi dosažení cíle v procentech v účetním období 2024.

SLOŽKA 1: ČISTÝ PENĚŽNÍ TOK V DIVIZI AUTOMOBILY

mld. €	2024
Maximální hodnota (175 %)	7,25
Cílová úroveň 100 %	5,0
Prahová hodnota (0 %)	3,5
Skutečná hodnota[1]	5,0
Dosažení cíle (v %)	100

1 Uvedený údaj zahrnuje dopady akvizice společnosti Rivian. Bez zahrnutí tohoto vlivu činil čistý peněžní tok divize Automobily celkem 6,035 mld. €.

Dozorčí rada může ve výjimečných případech a na základě odůvodnění upravit skutečně vypočítaný stupeň dosažení dílčího cíle čistého peněžního toku v divizi Automobily, aby bylo zajištěno objektivní hodnocení tohoto dílčího cíle. Oprávněnou výjimkou jsou akvizice, jejichž dopad na čistý peněžní tok v divizi Automobily přesahuje 1 mld. €. Pro účetní období 2024 dozorčí rada této možnosti využila a upravila skutečně dosaženou míru splnění daného dílčího cíle v divizi Automobily ze 100 % na 135 %. Tato úprava vychází ze smlouvy o založení společného podniku mezi společností Volkswagen AG a Rivian Automotive, LLC uzavřené v účetním období 2024. Právní úkony, jež jsou v tomto ohledu v rozvaze vykázány jako pořízení účasti, představují dle názoru dozorčí rady akvizici, která se projevila snížením čistého peněžního tokuv divizi Automobily ve výši 1,022 mld. €. Tento pokles peněžních toků neumožňuje vyvodit žádné závěry o hospodářské situaci společnosti Volkswagen AG ani o výkonu členů představenstva v účetním období 2024. Aby bylo zajištěno hodnocení odpovídající výkonnosti, dozorčí rada zohlednila dopady akvizice společnosti Rivian a stanovila míru dosažení dílčího cíle čistého peněžního toku v divizi Automobily pro účetní období 2024 na 135 %.

SLOŽKA 2: PROVOZNÍ RENTABILITA TRŽEB

%	2024
Maximální hodnota (175 %)	9,5
Cílová úroveň 100 %	6,5
Prahová hodnota (50 %)	4,5
Skutečná hodnota	5,9
Dosažení cíle (v %)	85

ab) Faktor ESG

Dozorčí rada využila možnosti použít pouze index diverzity a pozastavit hodnocení sentimentu jako kritérium ESG s ohledem na dílčí cíl „sociální oblast" pro účetní období roku 2024, neboť metoda měření hodnocení sentimentu je v současné době revidována. Následující přehledy zachycují minimální hodnoty, cílové hodnoty a maximální hodnoty stanovené dozorčí radou pro účetní období 2024 pro dílčí cíle životního prostředí (index dekarbonizace) a sociální oblast (index diverzity), spolu se skutečnými hodnotami a úrovněmi dosažení cíle v účetním období 2024. Index dekarbonizace měří emise CO_2 a ekvivalentů CO_2 značek osobních vozidel a lehkých užitkových vozidel v průběhu celého životního cyklu a dokumentuje pokrok, jehož dosahujeme při omezování uhlíkové stopy. Index diverzity se celosvětově používá k určení vývoje podílu žen ve vedení a internacionalizace vrcholového managementu. Tento ukazatel stanoví podněty pro příkladné vedení a firemní kulturu. Prostřednictvím faktoru správy a řízení vyjadřuje dozorčí rada spokojenost s očekávaným a skutečným jednáním představenstva s ohledem na kritéria bezúhonnosti a dodržování předpisů. Koeficient řízení by měl zpravidla činit 1,0 a měl by být snížen na 0,9, resp. zvýšen na 1,1 pouze v případě mimořádných událostí dle uvážení dozorčí rady. Pro účetní období 2024 stanovila dozorčí rada koeficient správy a řízení na standardní hodnotu 1,0 pro všechny členy představenstva, přičemž zohlednila kolektivní výkonnost představenstva jako celku i výkonnost jeho jednotlivých členů.

	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ		SOCIÁLNÍ OBLAST (S)
	Index dekarbonizace		Index diverzity
v tunách CO_2ekv./vozidlo	2024	Počet bodů	2024
Maximální hodnota	42,5	Maximální hodnota	157,0
Cílová úroveň 100 %	44,3	Cílová úroveň 100 %	150,0
Minimální hodnota	47,1	Minimální hodnota	143,0
Skutečná hodnota	46,4	Skutečná hodnota	168,0
Dosažení cíle (faktor)	0,78	Dosažení cíle (faktor)	1,30

ESG faktory použité v systému odměňování jsou popsány ve výroční zprávě a zprávě o udržitelnosti za rok 2024. Jsou zahrnuty do strategických nefinančních klíčových ukazatelů výkonnosti a přiřazeny k záležitostem identifikovaným jako významné v posouzení dvojí významnosti koncernu Volkswagen prováděném pro toto vykazované období poprvé.

DLOUHODOBÉ POBÍDKY (LTI): (IMAGINÁRNÍ) PLÁN VÝKONNOSTNÍCH AKCIÍ (PSP)

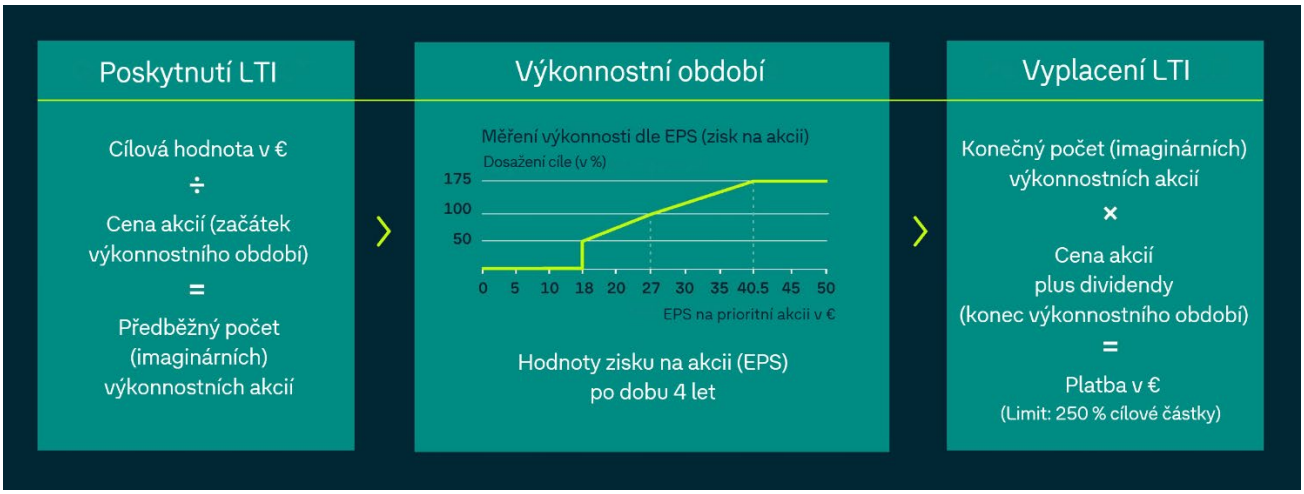


Schéma se vztahuje na LTI s výkonnostním obdobím 2024–2026 a 2024–2027. LTI s výkonnostním obdobím 2021–2023, jež byla vyplacena v účetním období 2024 a v této zprávě o odměňování byla vykázána jako poskytnutá a dlužná odměna, měla maximální hodnotu pro měření výkonnosti dle EPS ve výši 150 %.

b) Výkonnostní kritéria pro dlouhodobé pobídky (LTI)

Čtyřletý plán výkonnostních akcií se od 1. ledna 2021 vztahuje na všechny členy představenstva, jejichž pracovní smlouvy jsou nově uzavřeny nebo prodlouženy od usnesení dozorčí rady ze dne 14. prosince 2020. Pro členy představenstva, kteří již byli ve funkci k datu rozhodnutí dozorčí rady ze dne 14. prosince 2020, platilo nadále tříleté výkonnostní období do doby, než došlo k opětovnému uzavření smluv o výkonu funkce. V účetním období 2024 se to již žádných aktivních členů představenstva netýkalo. S ohledem na popis poskytnuté a dlužné odměny plynoucí z plánu výkonnostních akcií s výkonnostním obdobím 2021–2023 u aktivních členů představenstva, kteří v účetním období 2021 již byli jmenováni do funkce, to znamená následující: Plán výkonnostních akcií předsedy představenstva, pana Blumeho, měl v účetním období 2021 tříleté výkonnostní období, a proto je třeba jej vykazovat v plné výši jako poskytnutou odměnu. Pro členy představenstva Antlitze a Schmall-von Westerholta, kteří v daném účetním období již měli plán výkonnostních akcií se čtyřletým výkonnostním obdobím, není ve zprávě o odměňování za účetní období roku 2024 uvedena žádná částka k výplatě v rámci LTI. U člena představenstva pana Kiliana, jehož smlouva byla prodloužena v účetním období 2021 a jehož plán výkonnostních akcií měl proto tříleté výkonnostní období pro rata temporis, je uvedena částka platby připadající na tříleté výkonnostní období 2021–2023.

ba) Informace o výkonnostních akciích

€	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2021-2023 Počet přidělených výkonnostních akcií k datu poskytnutí	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2021-2024 Počet přidělených výkonnostních akcií k datu poskytnutí	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2022-2024 Počet přidělených výkonnostních akcií k datu poskytnutí	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2022-2025 Počet přidělených výkonnostních akcií k datu poskytnutí	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2023-2026 Počet přidělených výkonnostních akcií k datu poskytnutí	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2024-2027 Počet přidělených výkonnostních akcií k datu poskytnutí
Oliver Blume	12 069	–	6 828	7 264	22 393	26 617
Arno Antlitz	–	9 052	–	10 242	18 977	22 557
Ralf Brandstätter	–	–	–	10 242	18 977	22 557
Gernot Döllner	–	–	–	–	6 326	22 557
Manfred Döss	–	–	–	7 041	14 233	16 918
Gunnar Kilian	11 342	727	–	10 242	18 977	22 557
Thomas Schäfer	–	–	–	5 121	18 977	22 557
Thomas Schmall-von Westerholt	–	12 069	–	10 242	18 977	22 557
Hauke Stars	–	–	–	9 388	18 977	22 557
Celkem	**23 411**	**21 848**	**6 828**	**69 782**	**156 814**	**201 434**

bb) Hodnoty zisku na akcii (EPS)

Následující přehled uvádí minimální hodnotu, cílovou hodnotu a maximální hodnotu stanovenou dozorčí radou na začátku výkonnostního období pro plán výkonnostních akcií 2021–2023, který byl vyplacen v účetním období 2024, spolu se skutečnou hodnotou a úrovní dosažení cíle v procentech.

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2021–2023

€	2021	2022	2023
Maximální hodnota (150 %)	30,0	30,0	30,0
Cílová úroveň 100 %	20,0	20,0	20,0
Minimální hodnota (50 %)	10,0	10,0	10,0
Skutečná hodnota	29,65	29,69	31,85
Dosažení cíle (v %)	148	148	150

Následující přehledy uvádějí minimální hodnoty, cílové hodnoty a maximální hodnoty stanovené dozorčí radou na začátku výkonnostních období 2021–2024, 2022–2024 nebo 2022–2025, 2023–2025 nebo 2023–2026 a 2024–2026 nebo 2024–2027, spolu se skutečnými hodnotami a dosud dosaženými úrovněmi cíle v procentech pro jednotlivé roky posuzovaného období do roku 2024 včetně. Plány výkonnostních akcií za výkonnostní období 2021–2024, 2022–2024 nebo 2022–2025, 2023–2025 nebo 2023–2026 a 2024–2026 nebo 2024–2027 nebyly v účetním období 2024 splatné a dosud nebyly vyplaceny; nepředstavují proto odměnu poskytnutou nebo dlužnou v účetním období 2024.

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2021-2024

€	2021	2022	2023	2024
Maximální hodnota (150 %)	30,0	30,0	30,0	30,0
Cílová úroveň 100 %	20,0	20,0	20,0	20,0
Minimální hodnota (50 %)	10,0	10,0	10,0	10,0
Skutečná hodnota	29,65	29,69	31,85	21,42
Dosažení cíle (v %)	148	148	150	107

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2022-2024

€	2022	2023	2024
Maximální hodnota (150 %)	30,0	30,0	30,0
Cílová úroveň 100 %	20,0	20,0	20,0
Minimální hodnota (50 %)	10,0	10,0	10,0
Skutečná hodnota	29,69	31,85	21,42
Dosažení cíle (v %)	148	150	107

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2022-2025

€	2022	2023	2024
Maximální hodnota (150 %)	30,0	30,0	30,0
Cílová úroveň 100 %	20,0	20,0	20,0
Minimální hodnota (50 %)	10,0	10,0	10,0
Skutečná hodnota	29,69	31,85	21,42
Dosažení cíle (v %)	148	150	107

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2023-2025

€	2023	2024
Maximální hodnota (175 %)	40,5	40,5
Cílová úroveň 100 %	27,0	27,0
Minimální hodnota (50 %)	18,0	18,0
Skutečná hodnota	31,85	21,42
Dosažení cíle (v %)	127	69

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2023-2026

€	2023	2024
Maximální hodnota (175 %)	40,5	40,5
Cílová úroveň 100 %	27,0	27,0
Minimální hodnota (50 %)	18,0	18,0
Skutečná hodnota	31,85	21,42
Dosažení cíle (v %)	127	69

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2024-2026

€	2024
Maximální hodnota (175 %)	40,5
Cílová úroveň 100 %	27,0
Minimální hodnota (50 %)	18,0
Skutečná hodnota	21,42
Dosažení cíle (v %)	69

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2024-2027

€	2024
Maximální hodnota (175 %)	40,5
Cílová úroveň 100 %	27,0
Minimální hodnota (50 %)	18,0
Skutečná hodnota	21,42
Dosažení cíle (v %)	69

V účetním období roku 2024 opravila společnost Volkswagen AG rezervu tvořenou na účty odpracovaného času za předchozí období v souladu s IAS 8. Auditovaný, plně zředěný zisk na prioritní akcii koncernu Volkswagen z pokračujících a ukončených činností (zisk na akcii) tak za účetní období 2023 činí 31,85 € místo 31,98 € na prioritní akcii; opravená hodnota za účetní období 2023 je uvedena ve zprávě o odměňování za rok 2024. Oprava auditovaného zisku na akcii za účetní období 2023 na 31,85 € na prioritní akcii koncernu Volkswagen má za následek úpravu úrovně dosažení cíle na 127 % místo 128 % pro výkonnostní období 2023-2025 a 2023-2026. Žádné další změny úrovní dosažení cílů uvedených v předchozích zprávách o odměňování nebyly provedeny.

bc) Referenční ceny/ekvivalent dividend pro výkonnostní období

Příslušnou počáteční referenční cenu, závěrečnou referenční cenu a ekvivalent dividend pro výkonnostní období 2021–2023 lze nalézt v následujícím přehledu.

	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ
	2021-2023
Počáteční referenční cena	149,14
Konečná referenční cena	110,83
Ekvivalent dividend	
2021	4,86
2022	7,56
2023	27,82

Následující přehled uvádí počáteční referenční cenu, závěrečnou referenční cenu a ekvivalent dividendy pro plány výkonnostních akcií, které ještě nejsou splatné a nebyly vyplaceny za výkonnostní období 2021–2024, 2022–2024 nebo 2022–2025, 2023–2025 nebo 2023–2026 a 2024–2026 nebo 2024–2027.

	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ						
	2021–2024	2022–2024	2022–2025	2023–2025	2023–2026	2024–2026	2024–2027
Počáteční referenční cena	149,14	175,75	175,75	131,74	131,74	110,83	110,83
Konečná referenční cena	84,13[1]	84,13[1]	–[1]	–[1]	–[1]	–[1]	–[1]
Ekvivalent dividend							
2021	4,86	–	–	–	–	–	–
2022	7,56	7,56	7,56	–	–	–	–
2023	27,82	27,82	27,82	27,82	27,82	–	–
2024	9,06	9,06	9,06	9,06	9,06	9,06	9,06

1 Stanoveno na konci výkonnostního období.

2.2.2 Soulad se systémem odměňování

Odměny poskytnuté a dlužné členům představenstva v účetním období 2024 splňují požadavky systému odměňování členů představenstva. V účetním období 2024 nedošlo k žádné odchylce od příslušného systému odměňování. Nebylo nutné snížit platby související s ročním bonusem a plánem výkonnostních akcií z důvodu překročení příslušných maximálních hodnot jednotlivých složek odměny, jelikož nepřekročily 200 % cílové částky pro roční bonus, resp. 250 % cílové částky pro plán výkonnostních akcií. Celková výše odměn poskytnutých a dlužných členům představenstva v účetním období 2024 nepřekročila maximální výši odměn stanovenou systémem odměňování. Od 1. ledna 2023 udělila společnost Volkswagen AG panu Blumemu 50 % odměny za výkon funkce předsedy představenstva Volkswagen AG na základě nově uzavřeného pracovního poměru. Odchylně od toho společnost Volkswagen AG přiznává panu Blumemu plnou výši paušální částky vedlejších požitků předsedy představenstva Volkswagen AG. Pan Blume je rovněž předsedou představenstva společnosti Porsche AG. Od 1. ledna 2023 poskytuje společnost Porsche AG panu Blumemu 50 % odměny za výkon funkce předsedy představenstva Porsche AG. V rámci přípravy IPO, která proběhla 29. září 2022, se společnost Porsche AG dohodla s panem Blumem na souvisejícím bonusu. Tento IPO bonus je strukturován jako akciový plán s dobou trvání jeden, dva a tři roky od data IPO. Panu Blumemu bylo v účetním období 2022 přiděleno celkem 19 290 imaginárních prioritních akcií společnosti Porsche AG, rozdělených do tří tranší ve výši 6 430 akcií každá. Veškeré poskytnuté a dlužné odměny z tohoto bonusu za IPO budou vykázány ve zprávě o odměňování za účetní období, v němž bude příslušná tranše panu Blumemu vyplacena. Druhá tranše byla vyplacena v účetním období 2024. Jako preventivní opatření schválila společnost Volkswagen AG odměnu od společnosti Porsche AG jako odměnu třetí strany. Odměna poskytnutá panu Blumemu společností Porsche AG je zohledněna jako součást maximální odměny a horní hranice peněžní odměny společnosti Volkswagen AG.

2.2.3 Požitky a penzijní závazky v souvislosti s ukončením pracovního poměru

a) Požitky a penzijní závazky vůči členům představenstva při předčasném ukončení pracovního poměru

Systém odměňování členů představenstva a jejich pracovní smlouvy stanoví odstupné za odvolání z funkce člena představenstva. Členové představenstva – s výjimkou případů existence závažných důvodů opravňujících společnost k mimořádnému ukončení pracovní smlouvy, jakož i v případě odvolání z důvodu hrubého porušení povinností – dostávají odstupné jako hrubou částku rovnající se celkové odměně za uplynulé účetní období, vypočtenou od okamžiku ukončení mandátu člena představenstva do konce řádného funkčního období, maximálně za dva roky. Veškeré dočasné požitky pro nové členy představenstva jsou z výpočtu vyloučeny. Pokud člen představenstva odejde v průběhu prvního účetního období mandátu, bude výpočet výjimečně vycházet z odhadované celkové odměny za běžné účetní období. Odstupné bude vyplaceno jako jednorázová platba nebo v maximálně 24 měsíčních splátkách od okamžiku ukončení mandátu člena představenstva společnosti. Smluvní odměny hrazené společností za období od ukončení mandátu do konce smlouvy o výkonu funkce budou započteny proti odstupnému. Pokud se člen představenstva po skončení funkce věnuje jiné činnosti, sníží se výše odstupného o částku příjmu z nové činnosti. V případě, že je sjednána konkurenční doložka platná po skončení smlouvy, odstupné bude započteno proti odměně za dodržování dané doložky.

Členům představenstva vzniká i v případě předčasného ukončení činnosti nárok na důchod, popřípadě zaopatření pozůstalých, a po dobu pobírání penze na užívání služebního vozidla.

I v případě předčasného ukončení pracovního poměru jsou pohyblivé složky odměny zpravidla vypláceny v souladu se smluvními ustanoveními ve smluvně dohodnutých termínech splatnosti. K předčasnému vypořádání a výplatě nedochází – s výjimkou případu ukončení pracovního poměru z důvodu trvalé invalidity nebo úmrtí.

V souladu s doporučením dle G.14 kodexu z roku 2022 nestanoví smlouvy o poskytování služeb doložky o změně kontroly. Členové představenstva proto nemají nárok na platby dohodnuté v případě změny kontroly ani na jiné zvláštní výhody (například závazek poskytnout akcie) od společnosti Volkswagen AG.

PENZE ČLENŮ PŘEDSTAVENSTVA V OBDOBÍ 2024 V SOULADU S IAS 19

€	Současná hodnota	Náklady na penzijní požitky v účetním období 2024
Oliver Blume	4 678 014,00	710 470,00
Arno Antlitz	2 436 687,00	624 360,00
Ralf Brandstätter	1 927 705,00	604 090,00
Gernot Döllner	838 650,00	641 502,00
Manfred Döss	1 614 590,00	445 500,00
Gunnar Kilian	4 473 562,00	649 229,00
Thomas Schäfer	1 637 514,00	627 866,00
Thomas Schmall-von Westerholt	2 650 261,00	613 113,00
Hauke Stars	1 826 533,00	631 968,00
Celkem	**22 083 516,00**	**5 548 098,00**

b) Penzijní závazky vůči členům představenstva při řádném ukončení pracovního poměru

Členům představenstva v případě řádného ukončení činnosti náleží penze včetně zaopatření pro pozůstalé a po dobu pobírání penze též nárok na užívání služebního vozidla. Tyto sjednané požitky jsou poskytovány, popřípadě vypláceny od dovršení věku 65 let, resp. 63 let v případě pánů Blumeho a Kiliana.

Členové představenstva přistoupili k plánu definovaných příspěvků, který se v zásadě řídí tarifní smlouvou platnou také pro tarifní zaměstnance společnosti Volkswagen AG a zahrnuje požitky v oblasti důchodového zabezpečení, invalidity a zaopatření pozůstalých. Za každý rok působení v představenstvu je ke konci příslušného kalendářního roku odveden příspěvek do penzijní společnosti Volkswagen Pension Trust e.V na pojištění ve výši 40 % základního platu. Od účetního období 2023 činí příspěvek na penzijní připojištění pro pana Bluma 50 % jeho základního platu. V programech definovaných příspěvků jinak v účetním období 2024 nebyly provedeny žádné další změny. Z ročních příspěvků na důchodové zabezpečení jsou – dle ustanovení platných také pro tarifní zaměstnance – vytvořeny základy pro vyplácení penze, jež je v zásadě koncipována jako doživotní.

Příslušné penzijní moduly jsou po úhradě do Volkswagen Pension Trust e.V bezprostředně nárokovatelné. Místo doživotního vyplácení penze je možné zvolit výplatu formou jednorázové platby nebo ve formě splátek, a to v době odchodu do důchodu.

V přehledu na předchozí straně jsou uvedeny důchody jednotlivých členů představenstva v účetním období 2024, včetně současné hodnoty a nákladů na penzijní požitky pro společnost za uplynulé účetní období.

c) Požitky a penzijní závazky vůči členům představenstva, kteří skončili ve funkci v účetním období 2024

V účetním období roku 2024 neodstoupili žádní členové představenstva.

2.2.4 Žádné nároky na zpětné získání v účetním období 2024

Společnost Volkswagen AG v účetním období 2024 neusilovala o zpětné získání žádných pohyblivých složek odměny od členů představenstva. Předpoklady pro vznik příslušného nároku nenastaly.

IV. Odměny bývalých členů představenstva

V souladu s § 162 odst. 1, věta 1 AktG musí být vykázány rovněž odměny poskytnuté a dlužné bývalým členům představenstva.

1. Odměny poskytnuté a dlužné v účetním období 2024 (individuální)

Podle § 162 odst. 5, věty 2 AktG se povinnost individuálně podávat zprávy o odměnách poskytnutých a dlužných bývalým členům představenstva vztahuje na odměny poskytnuté a dlužné až do uplynutí deseti let od účetního období, v němž bývalý člen představenstva přestal být členem představenstva nebo dozorčí rady společnosti Volkswagen AG.

V následujících tabulkách jsou uvedeny odměny poskytnuté a dlužné v účetním období 2024 bývalým členům představenstva, kteří odešli z funkce po účetním období 2014. Stejně jako u současných členů představenstva se roční bonus vyplacený na začátku roku 2025 bývalým členům představenstva za účetní období 2024 započítává jako odměna poskytnutá v účetním období 2024.

	KARLHEINZ BLESSING	
	2024	
	€	%
Výplata penze	189 505,92	96,4
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	7 129,00	3,6
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	–	0,0
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**196 634,92**	**100,0**

	HERBERT DIESS	
	2024	
	€	%
Výplata penze	–	–
Základní plat	2 600 000,00	26,5
Vedlejší požitky	190 603,00	1,9
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	4 004 000,00	40,9
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	3 007 048,35	30,7
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**9 801 651,35**	**100,0**
Náklady na penzijní požitky	1 362 117,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	**11 163 768,35**	**x**
Maximální odměna	15 000 000,00	x

	MARKUS DUESMANN	
	2024	
	€	%
Výplata penze	–	–
Základní plat	1 500 000,00	24,5
Vedlejší požitky	192 197,00	3,1
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 716 000,00	28,0
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	2 714 878,97	44,3
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem[1]	**6 123 075,97**	**100,0**
Náklady na penzijní požitky	614 578,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	**6 737 653,97**	**x**
Maximální odměna	4 000 000,00	x

1 Pan Duesmann obdržel od FC Bayern München AG v účetním období 2024 odměnu ve výši 12 500,00 € (brutto) za výkon funkce člena dozorčí rady a 13 333,33 € (brutto) od Bentley Motors Ltd. za výkon funkce člena představenstva. Do vykázaného základního platu poskytnutého společností Volkswagen AG byla započtena plná výše odměn od jednotlivých společností.

	FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ	
	2024	
	€	%
Výplata penze	786 010,04	98,7
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	10 741,00	1,3
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	–	–
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**796 751,04**	**100,0**

	JOCHEM HEIZMANN	
	2024	
	€	%
Výplata penze	814 400,00	99,0
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	8 004,00	1,0
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	–	–
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**822 404,00**	**100,0**

	CHRISTINE HOHMANN-DENNHARDT	
	2024	
	€	%
Výplata penze	111 847,80	79,4
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	28 984,50	20,6
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	–	–
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**140 832,30**	**100,0**

	MATTHIAS MÜLLER	
	2024	
	€	%
Výplata penze	1 266 360,48	98,3
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	21 479,97	1,7
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	–	–
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**1 287 840,45**	**100,0**

	HORST NEUMANN	
	2024	
	€	%
Výplata penze	727 340,00	97,0
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	22 584,00	3,0
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	–	–
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**749 924,00**	**100,0**

	LEIF ÖSTLING	
	2024	
	€	%
Výplata penze	253 848,12	100,0
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	–	–
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	–	–
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**253 848,12**	**100,0**

	HANS DIETER PÖTSCH	
	2024	
	€	%
Výplata penze	946 501,92	96,9
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	30 643,43	3,1
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	–	–
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**977 145,35**	**100,0**

	ANDREAS RENSCHLER	
	2024	
	€	%
Výplata penze	375 377,36	98,8
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	4 744,00	1,2
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	–	–
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**380 121,36**	**100,0**

	ABRAHAM SCHOT	
	2024	
	€	%
Výplata penze	–	–
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	–	–
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	2 714 878,97	100,0
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**2 714 878,97**	**100,0**

	RUPERT STADLER	
	2024	
	€	%
Výplata penze	–	–
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	8 409,00	100,0
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	–	–
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**8 409,00**	**100,0**

	HILTRUD DOROTHEA WERNER	
	2024	
	€	%
Výplata penze	–	–
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	–	–
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	2 714 878,97	100,0
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**2 714 878,97**	**100,0**

	MARTIN WINTERKORN	
	2024	
	€	%
Výplata penze	1 321 356,96	97,7
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	30 422,00	2,3
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	–	–
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**1 351 778,96**	**100,0**

	FRANK WITTER	
	2024	
	€	%
Výplata penze	473 547,30	25,6
Základní plat	–	–
Vedlejší požitky	17 526,00	0,9
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	–	–
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2021–2023)	1 357 666,09	73,4
Odstupné	–	–
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	**1 848 739,39**	**100,0**

2. Celková odměna poskytnutá bývalým členům představenstva

Podle § 162 odst. 5, věty 2 AktG není společnost povinna jednotlivě informovat o odměnách poskytnutých a dlužných v roce 2024 bývalým členům představenstva, jejichž poslední funkční období v představenstvu či dozorčí radě společnosti Volkswagen AG skončilo před začátkem roku 2015, tedy více než dekádu před vypracováním této zprávy o odměňování. V účetním období 2024 byla takovým bývalým členům představenstva a jejich pozůstalým vyplacena částka ve výši 9,0 mil. €. Závazky z titulu penzí pro tuto skupinu osob dosahovaly v ocenění dle IAS 19 výše 98,5 mil. €.

V. Srovnávací údaje

Následující tabulka obsahuje meziroční srovnání procentuální změny výše odměn současných a bývalých členů představenstva s výsledky hospodaření společnosti Volkswagen AG a s průměrnými odměnami zaměstnanců v přepočtu na plné úvazky. U členů představenstva jsou odměny poskytnuté a dlužné ve vykazovaném období uváděny v poměru k odpovídající částce za předchozí období.

Vývoj hospodaření je zachycen na základě čistého zisku nebo čisté ztráty společnosti Volkswagen AG za dané období. Odměny členů představenstva jsou však založeny na ukazatelích KPI koncernu. Aby bylo možné transparentněji ukázat, jak se odměňování členů představenstva změnilo v porovnání s vývojem zisku, využívají se ke stanovení výše zisku také hodnoty veličin zisk po zdanění, provozní výsledek a provozní rentabilita tržeb koncernu Volkswagen, jak jsou uvedeny v konsolidované účetní závěrce. To znamená, že klíčové ukazatele výkonnosti koncernu se uplatňují nejen při výpočtu odměn členů představenstva, ale také při určování vývoje zisku. Klíčové výkonnostní ukazatele koncernu, které se používají ke stanovení vývoje zisku, ilustrují celkový dopad obchodních činností, za které je představenstvo odpovědné.

Srovnání s růstem průměrných odměn zaměstnanců vychází z osobních nákladů společnosti Volkswagen AG uvedených v příloze k roční účetní závěrce společnosti Volkswagen AG, upravených o odměny členů představenstva. Takto upravené osobní náklady jsou vyděleny počtem zaměstnanců společnosti Volkswagen AG v přepočtu na plné úvazky k 31. prosinci 2024, s výjimkou členů představenstva.

VI. Srovnávací vzorek

Dozorčí rada pravidelně přezkoumává a v případě potřeby upravuje výši celkové odměny, její horní hranici i jednotlivé cíle. Dozorčí rada mimo jiné provádí vertikální srovnání s odměňováním a pracovními podmínkami zaměstnanců společnosti a horizontální srovnání se systémy odměn a pracovními podmínkami členů představenstva ostatních společností. Dozorčí rada provádí srovnání s dle svého uvážení srovnatelnými subjekty, aby posoudila, zda je konkrétní celková odměna vyplácená členům představenstva obvyklá v porovnání s odměnami v jiných společnostech. Složení vzorku ostatních společností je pravidelně přezkoumáváno a v případě potřeby upravováno (naposledy na začátku roku 2024). Srovnávací vzorek v současné době zahrnuje následující společnosti: BMW, Mercedes-Benz Group, Ford, General Motors, Stellantis, Nissan Motor Corporation, Toyota, BYD, Tesla (excluding CEO), hp, IBM, Uber, SAP, Samsung, General Electric, Siemens, Hitachi a Boeing. Společnosti srovnávacího vzorku byly vybrány tak, aby odrážely strategické obchodní segmenty koncernu Volkswagen. Do srovnávacího vzorku byly spolu s globálními výrobci automobilů zahrnuty také technologické společnosti a společnosti poskytující služby, zejména v segmentech baterií/elektroniky, IT/softwaru a služeb v oblasti mobility. Kromě toho zahrnuje srovnávací vzorek vybrané světové průmyslové skupiny, které se dle názoru dozorčí rady jeví jako srovnatelné s koncernem Volkswagen z hlediska zaměření na vývoj, vertikální integrace, globální orientace a stupně komplexnosti. Dozorčí rada se domnívá, že dané složení srovnávacího vzorku odpovídá specifickému konkurenčnímu prostředí koncernu Volkswagen, co se odbytišť i náboru vrcholových manažerů týče.

Roční změna v %	2024 ve srovnání s 2023[1]	2023 ve srovnání s 2022[1]	2022 ve srovnání s 2021[1]	2021 ve srovnání s 2020[1]
Odměny členů představenstva[2]				
Oliver Blume	+5,4 %	+36,1 %	+49,1 %	+74,8 %
Arno Antlitz	–9,5 %	–3,5 %	+28,8 %	–
Ralf Brandstätter	–11,4 %	+3,8 %	–	–
Gernot Döllner	+164,9 %	–	–	–
Manfred Döss	–9,6 %	+5,3 %	–	–
Gunnar Kilian	+5,1 %	–1,6 %	+6,6 %	+128,3 %
Thomas Schäfer	–9,6 %	+92,9 %	–	–
Thomas Schmall-von Westerholt	–9,6 %	–3,5 %	–3,4 %	–
Hauke Stars	–9,5 %	+5,2 %	–	–
Karlheinz Blessing	–90,7 %	–30,2 %	+346,3 %	–83,0 %
Herbert Diess	–14,8 %	+12,5 %	+19,0 %	+40,1 %
Markus Duesmann	+19,8 %	+33,4 %	–3,5 %	–56,6 %
Francisco Javier Garcia Sanz	+1,0 %	–59,2 %	+56,5 %	–43,8 %
Jochem Heizmann	+2,0 %	–5,7 %	–31,4 %	–50,7 %
Christine Hohmann-Dennhardt	–5,1 %	+2,7 %	+2,0 %	+2,7 %
Matthias Müller	–34,4 %	–72,6 %	+408,4 %	–71,4 %
Horst Neumann	+4,7 %	+3,0 %	+0,3 %	+0,1 %
Leif Östling	–	+3,1 %	+1,0 %	+1,0 %
Hans Dieter Pötsch	+9,6 %	+3,3 %	+2,5 %	–1,5 %
Andreas Renschler	–73,5 %	–74,3 %	–0,5 %	–0,2 %
Abraham Schot	+41,8 %	–32,4 %	–	–
Rupert Stadler	–63,8 %	+2,853.9 %	–99,8 %	–73,7 %
Hiltrud Dorothea Werner	+41,8 %	–37,6 %	–46,0 %	+6,6 %
Martin Winterkorn	+0,1 %	+9,2 %	+2,3 %	+0,2 %
Frank Witter	–22,7 %	–27,2 %	+22,2 %	–34,5 %
Vývoj zisku				
Čistý zisk nebo ztráta Volkswagen AG za období	–17,8 %	–50,0 %	+208,8 %	–36,2 %
Provozní výsledek koncernu Volkswagen	–15,4 %	+2,1 %	+14,8 %	+99,2 %
Provozní rentabilita tržeb koncernu Volkswagen	–15,7 %	–8,9 %	+2,6 %	+79,1 %
Výsledek hospodaření koncernu Volkswagen po zdanění	–30,6 %	+13,1 %	+2,6 %	+74,8 %
Zaměstnanci				
Zaměstnanci Volkswagen AG	+2,9 %	–14,6 %	+26,9 %	+9,2 %

1 V souladu s přechodným ustanovením § 26j odst. 2, věty 2 uváděcího zákona k německému zákonu o akciových společnostech (*Einführungsgesetz zum Aktiengesetz*; EGAktG) se srovnávací prezentace zakládá pouze na průměrné odměně v období od účetního období 2020, nikoli na průměrné odměně za posledních pět účetních období; dané ustanovení platí do konce účetního období roku 2025.

2 Odměna „poskytnutá a dlužná" ve smyslu § 162 odst. 1, věty 1 AktG.

B. ODMĚNY ČLENŮ DOZORČÍ RADY

I. Zásady odměňování členů dozorčí rady

Na základě pravidelného přezkumu odměňování členů dozorčí rady navrhla dozorčí rada valné hromadě v roce 2023 úpravu systému odměňování členů dozorčí rady. Navrhovaná úprava systému odměňování dozorčí rady byla schválena valnou hromadou dne 10. května 2023 prostřednictvím 99,99 % odevzdaných hlasů. Odměny členů dozorčí rady se řídí článkem 17 stanov společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft.

Odměny členů dozorčí rady společnosti Volkswagen AG a odměny za práci v dozorčích radách dceřiných společností se skládají výhradně z odměn nezávislých na výsledku.

II. Přehled odměn

Členové dozorčí rady společnosti Volkswagen AG pobírají pevnou odměnu ve výši 170 000 € za účetní období. Předsedovi dozorčí rady je vyplácena pevná odměna 510 000 €, místopředsedovi pevná odměna ve výši 340 000 €.

Členové dozorčí rady rovněž dostávají další fixní odměnu ve výši 75 000 € na výbor za účetní období za činnost ve výborech dozorčí rady za předpokladu, že se výbor sešel alespoň jednou ročně k plnění svých povinností. Členství v nominačním, resp. dohodovacím výboru v souladu s čl. 27 odst. 3 německého zákona o spolurozhodování *(Mitbestimmungsgesetz)* není bráno v potaz. Předsedové výborů pobírají dvojnásobek a jejich zástupci jedenapůlnásobek výše uvedené odměny výboru. Odměna se vyplácí za práci v maximálně dvou výborech, přičemž v případě překročení tohoto maxima se zohledňují dvě nejlépe placené funkce. Členové dozorčí rady, kteří byli členy dozorčí rady či některého z jejích výborů pouze po část účetního období, pobírají odměnu pro rata temporis. Daň z přidané hodnoty z odměn hradí společnost.

Za účast na zasedání dozorčí rady a výboru obdrží příslušný člen prezenční odměnu ve výši 1 000 €; pokud se koná více zasedání za den, odměna za účast se vyplácí pouze jednou.

Odměny i prezenční odměny jsou splatné po skončení účetního období.

Odměna umožňuje přijímat do dozorčí rady vhodné a kvalifikované kandidáty. Odměňování členů dozorčí rady jako takové přispívá k tomu, aby dozorčí rada jako celek mohla řádně a kvalifikovaně plnit své povinnosti spočívající v kontrole představenstva a poskytování poradenství jeho členům. Omezení na pevnou odměnu je rovněž přiměřené povinnostem dozorčí rady. Toto omezení vytváří z hlediska členů dozorčí rady podnět k tomu, aby při výkonu své kontrolní a poradní funkce náležitě prověřovali hospodaření představenstva, aniž by se primárně orientovali dle vývoje klíčových provozních ukazatelů.

Bývalí členové dozorčí rady společnosti Volkswagen AG nedostávají odměnu za období po ukončení funkce.

III. Ostatní odměna

Společnost Volkswagen AG hradí členům dozorčí rady výdaje, které jim vzniknou v souvislosti s jejich prací. V souladu s čl. 17 odst. 7, věta 2 stanov společnosti Volkswagen AG byli členové dozorčí rady ve vykazovaném období rovněž zahrnuti do pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou řídícími a vedoucími pracovníky (pojištění D&O), které společnost v jejich zájmu uzavřela. Pojistné je hrazené společností. Pro členy dozorčí rady byla stanovena srážka ve výši hrubé roční fixní odměny. Členové dozorčí rady nemají dobrovolný závazek nabývat a držet akcie společnosti Volkswagen AG.

IV. Odměny členům dozorčí rady v účetním období 2024

1. Členové dozorčí rady v účetním období 2024

Členové dozorčí rady společnosti Volkswagen AG v průběhu účetního období roku 2024 jsou uvedeni v tabulce níže.

2. Poskytnutá a dlužná odměna

V následující tabulce je uvedena odměna poskytnutá a dlužná jednotlivým členům dozorčí rady v účetním období 2024. Vychází se přitom ze stejného chápání pojmu „poskytnutá a dlužná", jak je uvedeno v části „A III. 2. Odměny poskytnuté a dlužné v účetním období 2024" této zprávy o odměňování. Odměny uvedené v tabulce tudíž odrážejí částky skutečně obdržené v účetním období 2024.

€ (%)	PEVNÁ ODMĚNA 2024	PRÁCE VE VÝBORECH 2024	POPLATKY ZA ÚČAST NA ZASEDÁNÍ 2024	CELKEM 2024	ODMĚNY ZA ČLENSTVÍ V ORGÁNECH OSTATNÍCH SPOLEČNOSTÍ KONCERNU 2024
Hans Dieter Pötsch	510 000,00 (75,1 %)	150 000,00 (22,1 %)	19 000,00 (2,8 %)	**679 000,00**	681 000,00
Jörg Hofmann[1]	340 000,00 (71,7 %)	112 500,00 (23,7 %)	22 000,00 (4,6 %)	**474 500,00**	–
Hessa Sultan Al Jaber	170 000,00 (95,0 %)	– (0,0 %)	9 000,00 (5,0 %)	**179 000,00**	–
Mansúr bin Ebráhím Al-Mahmúd	170 000,00 (51,5 %)	150 000,00 (45,5 %)	10 000,00 (3,0 %)	**330 000,00**	–
Rita Beck (od 9. ledna 2024)[1]	165 819,67 (64,3 %)	70 081,97 (27,2 %)	22 000,00 (8,5 %)	**257 901,64**	116 250,00
Harald Buck[1]	170 000,00 (95,0 %)	– (0,0 %)	9 000,00 (5,0 %)	**179 000,00**	239 000,00
Matías Carnero Sojo[3]	–	–	–	**–**	–
Daniela Cavallo[1]	170 000,00 (44,4 %)	187 500,00 (49,0 %)	25 000,00 (6,5 %)	**382 500,00**	105 000,00
Julia Willie Hamburg[2]	170 000,00 (94,4 %)	– (0,0 %)	10 000,00 (5,6 %)	**180 000,00**	–
Marianne Heiß	170 000,00 (65,6 %)	75 000,00 (29,0 %)	14 000,00 (5,4 %)	**259 000,00**	75 000,00
Arno Homburg[1]	170 000,00 (94,4 %)	– (0,0 %)	10 000,00 (5,6 %)	**180 000,00**	–
Günther Horvath	170 000,00 (95,0 %)	– (0,0 %)	9 000,00 (5,0 %)	**179 000,00**	–
Daniela Nowak[1]	170 000,00 (94,4 %)	– (0,0 %)	10 000,00 (5,6 %)	**180 000,00**	–
Hans Michel Piëch	170 000,00 (63,9 %)	75 000,00 (28,2 %)	21 000,00 (7,9 %)	**266 000,00**	241 500,00
Ferdinand Oliver Porsche	170 000,00 (66,4 %)	75 000,00 (29,3 %)	11 000,00 (4,3 %)	**256 000,00**	291 500,00
Wolfgang Porsche	170 000,00 (64,6 %)	75 000,00 (28,5 %)	18 000,00 (6,8 %)	**263 000,00**	471 500,00
Gerardo Scarpino[1]	170 000,00 (49,3 %)	150 000,00 (43,5 %)	25 000,00 (7,2 %)	**345 000,00**	4 000,00
Karina Schnur[1]	170 000,00 (95,5 %)	– (0,0 %)	8 000,00 (4,5 %)	**178 000,00**	234 450,00
Conny Schönhardt[1]	170 000,00 (65,6 %)	75 000,00 (29,0 %)	14 000,00 (5,4 %)	**259 000,00**	79 211,00
Stephan Weil[2]	170 000,00 (64,9 %)	75 000,00 (28,6 %)	17 000,00 (6,5 %)	**262 000,00**	–
Celkem	**3 735 819,67**	**1 270 081,97**	**283 000,00**	**5 288 901,64**	**2 538 411,00**

1 Uvedení zástupci zaměstnanců prohlásili, že své odměny za činnost v dozorčí radě převedou v souladu s ustanoveními Konfederace německých odborových svazů (DGB) ve prospěch nadace Hans-Böckler-Stiftung.
2 Příslušní členové dozorčí rady jsou dle § 5 odst. 3 dolnosaského ministerského zákona *(Niedersächsisches Ministergesetz)* povinni odvést odměnu za činnost v dozorčí radě spolkové zemi Dolní Sasko, pokud převýší částku 6.200 € za daný rok. Odměnami se za tímto účelem rozumí odměny za činnost v dozorčí radě a prezenční odměny nad 200 €.
3 Carnero Sojo se vzdal své odměny za účetní období 2024 v plném rozsahu.

V. Srovnávací údaje

Následující tabulka obsahuje meziroční srovnání procentuální změny výše odměn členů dozorčí rady s výsledky hospodaření společnosti Volkswagen AG a s průměrnými odměnami zaměstnanců v přepočtu na plné úvazky.

Vývoj hospodaření je zachycen na základě čistého zisku nebo čisté ztráty společnosti Volkswagen AG za dané období. Zisk koncernu Volkswagen po zdanění se používá také jako KPI koncernu.

Srovnání s růstem průměrných odměn zaměstnanců vychází z osobních nákladů společnosti Volkswagen AG uvedených v příloze k roční účetní závěrce společnosti Volkswagen AG, upravených o odměny členů představenstva. Takto upravené osobní náklady jsou vyděleny počtem zaměstnanců společnosti Volkswagen AG v přepočtu na plné úvazky k 31. prosinci 2024, s výjimkou členů představenstva.

Roční změna v %	2024 ve srovnání s 2023[1]	2023 ve srovnání s 2022[1]	2022 ve srovnání s 2021[1]	2021 ve srovnání s 2020[1]
Odměny členů dozorčí rady[2]				
Hans Dieter Pötsch	+7,8 %	+35,3 %	+2,0 %	+1,5 %
Jörg Hofmann	+1,5 %	+49,8 %	+7,6 %	–3,0 %
Hessa Sultan Al Jaber	+1,1 %	+59,5 %	+4,7 %	–2,8 %
Mansúr bin Ebráhím Al-Mahmúd	+0,3 %	+189,2 %	–	–
Rita Beck (od 9. ledna 2024)	–	–	–	–
Harald Buck	+0,2 %	+105,4 %	–	–
Matías Carnero Sojo	–	–	–	–
Daniela Cavallo	+5,0 %	+23,9 %	+67,9 %	–
Julia Willie Hamburg	+2,3 %	+965,3 %	–	–
Marianne Heiß	+0,9 %	+35,7 %	–0,7 %	+2,6 %
Arno Homburg	+1,7 %	+136,5 %	–	–
Günther Horvath	+19,7 %	–	–	–
Daniela Nowak	+1,1 %	+137,9 %	–	–
Hans Michel Piëch	+1,4 %	+33,1 %	+5,4 %	+13,5 %
Ferdinand Oliver Porsche	–	+37,6 %	–6,8 %	+3,1 %
Wolfgang Porsche	+0,7 %	+55,0 %	–2,3 %	+8,9 %
Gerardo Scarpino	+50,0 %	–	–	–
Karina Schnur	+56,3 %	–	–	–
Conny Schönhardt	+32,1 %	+51,5 %	+4,3 %	–3,0 %
Stephan Weil	+1,2 %	+40,0 %	+13,5 %	–4,1 %
Vývoj zisku				
Čistý zisk nebo ztráta Volkswagen AG za období	–17,8 %	–50,0 %	+208,8 %	–36,2 %
Výsledek hospodaření koncernu Volkswagen po zdanění	–30,6 %	+13,1 %	+2,6 %	+74,8 %
Zaměstnanci				
Zaměstnanci Volkswagen AG	+2,9 %	–14,6 %	+26,9 %	+9,2 %

1 V souladu s přechodným ustanovením § 26j odst. 2, věty 2 uváděcího zákona k německému zákonu o akciových společnostech (*Einführungsgesetz zum Aktiengesetz*; EGAktG) se srovnávací prezentace zakládá pouze na průměrné odměně v období od účetního období 2020, nikoli na průměrné odměně za posledních pět účetních období; dané ustanovení platí do konce účetního období roku 2025.

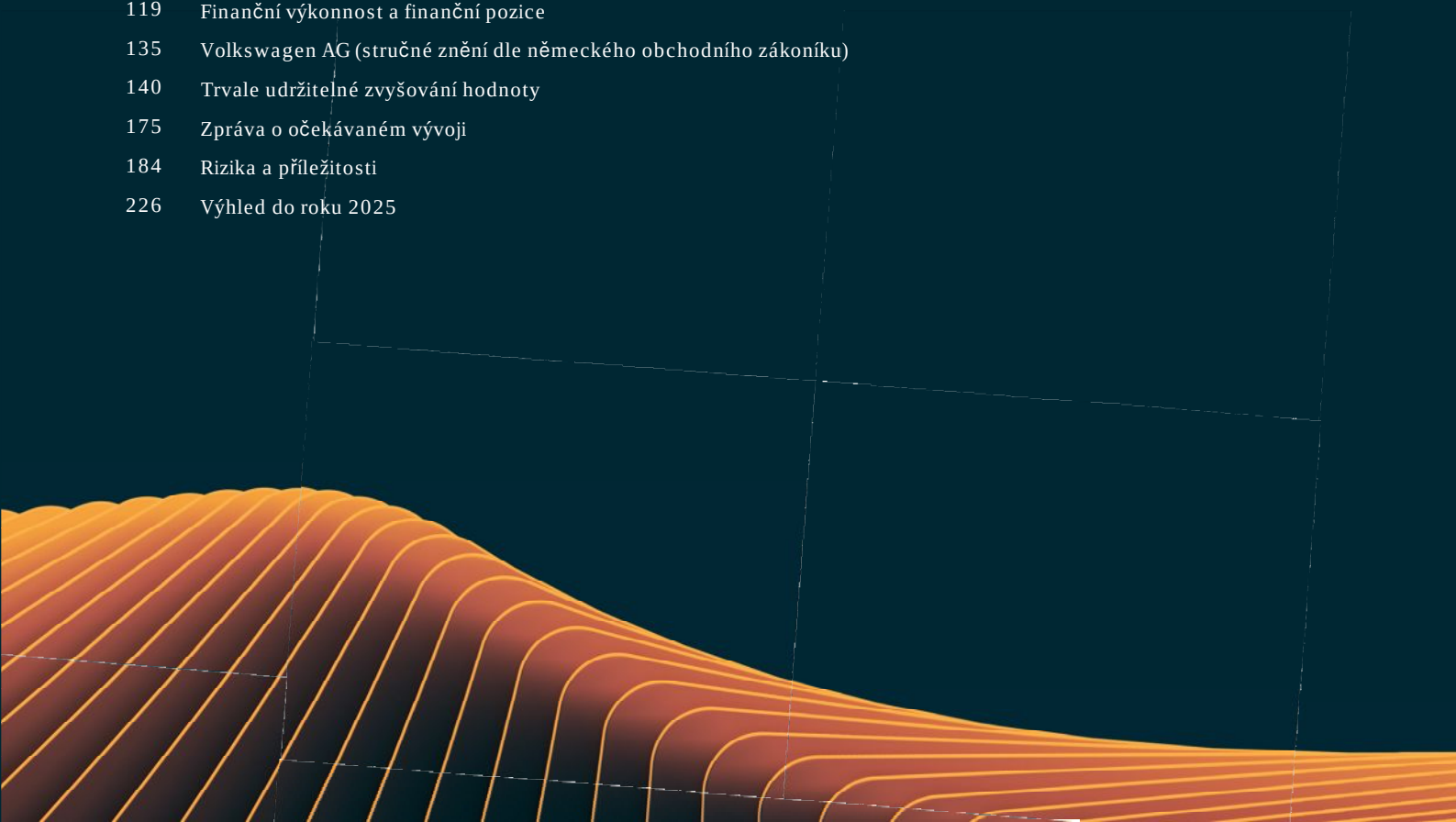
2 Odměna „poskytnutá a dlužná" ve smyslu § 162 odst. 1, věty 1 AktG.

4

Konsolidovaná výroční zpráva

(Souhrnná výroční zpráva koncernu Volkswagen a společnosti Volkswagen AG)

79 Cíle a strategie
84 Systém řízení a klíčové ukazatele
87 Struktura a obchodní činnost
91 Zveřejnění dle práva o převzetích
94 Obchodní vývoj
111 Akcie a dluhopisy
119 Finanční výkonnost a finanční pozice
135 Volkswagen AG (stručné znění dle německého obchodního zákoníku)
140 Trvale udržitelné zvyšování hodnoty
175 Zpráva o očekávaném vývoji
184 Rizika a příležitosti
226 Výhled do roku 2025



Cíle a strategie

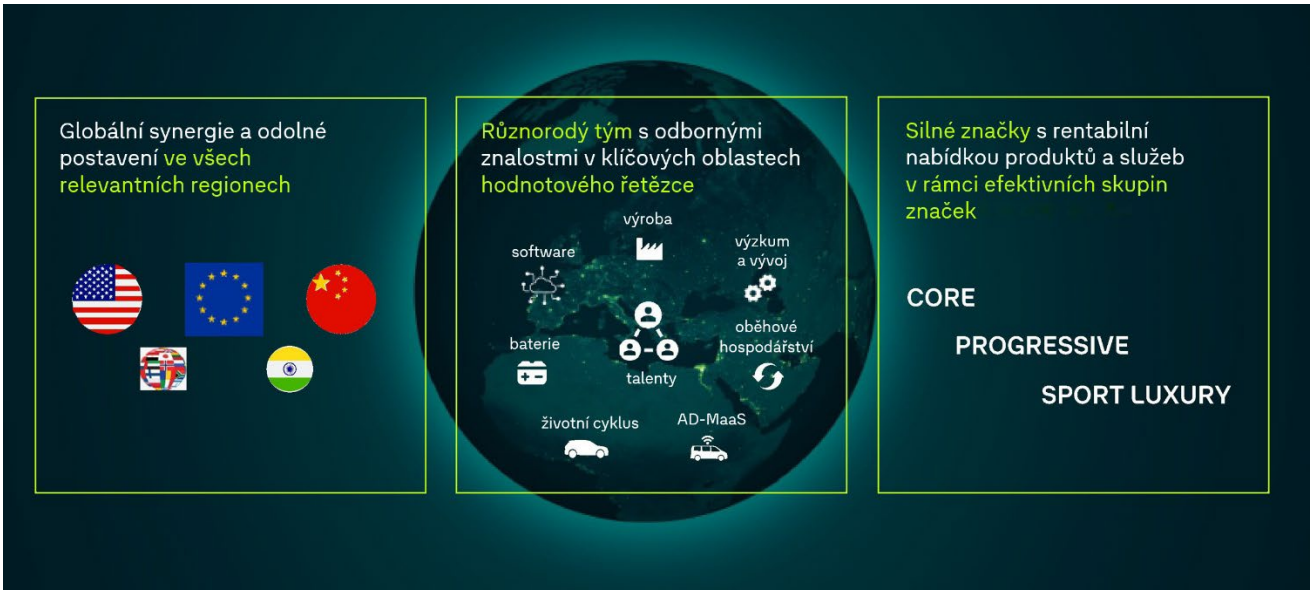
Prostřednictvím koncernové strategie „Mobilita pro generace", která byla nastavena v roce 2024, čelíme globálním výzvám automobilového průmyslu. Naší vizí je být globálním technologickým lídrem v tomto sektoru.

Rychle se měnící globální megatrendy, prudký technologický pokrok, změny v požadavcích zákazníků a v neposlední řadě makroekonomické a politické klima a regulační rámec staví automobilový průmysl před historické výzvy. Umělá inteligence vytváří příležitosti, které ještě donedávna nebyly ani představitelné, a vnáší změny téměř do všech odvětví a oblastí života. Mění se také společnost a její hodnoty. Stále více se zvyšuje povědomí o naší planetě a dopadech, jež na ni náš způsob života má.

V této souvislosti jsme v účetním období 2024 přehodnotili vlastní zaměření a vypracovali novou koncernovou strategii „Mobilita pro generace", která navazuje na důležitá témata předchozích strategií a dále je rozvíjí.

V prvním kroku byly formulovány základní požadavky a obecné cíle strategie, mezi něž patří odolnost, abychom byli schopni udržet globální podnikání v době geopolitického napětí, adaptabilita, která dovoluje rychle reagovat na změny v rámci transformace odvětví mobility, a finanční stabilita, s cílem financovat nezbytné investice do produktových inovací.

POŽADAVKY A ZASTŘEŠUJÍCÍ CÍLE STRATEGIE



Z daných požadavků odvozujeme naši strategickou vizi být globálním technologickým lídrem v automobilovém průmyslu *(„The Global Automotive Tech Driver")*. Činnosti, které jsou pro koncern Volkswagen významné, shrnuje do trojice oblastí:

- odolné postavení ve všech relevantních regionech kvůli využití globálních synergií,
- nové zaměření odborných znalostí v rámci hodnotového řetězce, a to i ve větší míře ve spolupráci s partnery,
- silné značky s rentabilní nabídkou produktů a služeb, které jsou koncernem řízeny v rámci efektivních skupin značek.

HLAVNÍ TÉMATA A IMPERATIVY STRATEGIE SKUPINY

Abychom dosáhli našeho cíle a stali se globálním technologickým lídrem automobilového sektoru, definovali jsme v rámci koncernové strategie jasně stanovené cíle ve formě devíti imperativů, které jsou přiřazeny ke třem hlavním tématům:

- Pozitivní zákaznická zkušenost:
  Naším cílem je nadchnout zákazníky po celém světě nabídkou silného produktového portfolia, atraktivními službami v průběhu celého zákaznického i produktového životního cyklu, jakož i konkurenceschopnými technologiemi.
- Rozvoj plného potenciálu podniku:
  Máme v úmyslu rozvíjet plný potenciál naší společnosti prostřednictvím vědomého rozhodování mezi synergiemi a rychlostí implementace, zvyšováním atraktivity pro talenty a využíváním možností umělé inteligence.
- Důraz na robustní základy:
  Zaměřujeme se na budování pevných základů podniku, snižování nákladové základny a zvyšování odolnosti jeho struktur. Udržitelnost chápeme jako zásadní princip našeho jednání.

Za účelem implementace strategických cílů nadále používáme metodu OKR (cíle a klíčové výsledky), která pro jednotlivé imperativy definuje strategické cíle a kýžené klíčové výsledky. Ty mají být dosaženy zejména prostřednictvím časově omezených projektů a pracovních balíčků, z nichž každý může být poměřován specifickými klíčovými výkonnostními ukazateli. Míra dosažení je průběžně přezkoumávána a celkový obraz dvakrát ročně předkládán představenstvu. Relevance imperativů, jejich cíle a milníky, stejně jako projekty a pracovní balíčky, jsou na úrovni koncernu pravidelně revidovány. Jejich zaměření průběžně sledujeme a v případě potřeby upravíme.

V následujícím textu jsou jednotlivé imperativy popsány, včetně jejich základního zaměření.

Zaměření na ikonické a ziskové portfolio

Efektivní řízení portfolia a využití synergických efektů koncernu představují základní prvek naší strategie. V popředí stojí přímé regionální řízení našeho zákaznicky orientovaného a nezaměnitelného portfolia vozidel, přičemž zvláštní pozornost je věnována pozici vozidel na jednotlivých trzích v duchu dané značky. Spadá sem také důraz na úspěšné, ziskové portfolio pro Evropu, zostření našeho zaměření na atraktivní segmenty v Severní Americe a další lokalizaci a posílení našich aktivit v rámci strategie „v Číně pro Čínu".

Pozitivní zákaznická zkušenost po celý životní cyklus

Základním pilířem strategie koncernu je orientace na zákazníky. Naším cílem je nadchnout je pro naše výrobky a služby po celou dobu životnosti vozidla a stavět je do centra pozornosti, a to nejen při rozhodování o koupi vozu. V souvislosti s měnícími se potřebami v oblasti mobility očekáváme do roku 2035 významný nárůst poptávky po službách založených na využívání vozidel a mobilitě, například modely předplatného nebo autonomní robotické taxi/kyvadlové služby. Abychom maximalizovali potenciál podnikání týkající se fáze používání, usilujeme o vytvoření synergického a holistického ekosystému, který zahrne veškeré produkty a služby koncernu. To nám umožní učinit naši produktovou nabídku uživatelsky orientovanou a podporovat a získávat loajalitu našich zákazníků po celý životní cyklus.

Zvyšování technologického náskoku

Software, baterie a mechatronické platformy představují oblasti důležitých automobilových technologií, jež budou z velké části určovat tempo inovací a náklady na vozidlo.

Imperativ posilování technologického náskoku proto upřednostňuje konzistentní, koordinované plánování činnosti v daných oblastech. Naše technologická strategie předpokládá postupnou reorganizaci koncernu v příštích deseti letech a jeho přeměnu na efektivního, vedoucího globálního hráče, co se automobilových technologií týče. Zaměřujeme se přitom na software vozidel, baterie a naše platformy.

Více než kdy dříve bude automobil budoucnosti a související zákaznická zkušenost formována softwarem. Proto koncern Volkswagen prosazuje vizi vozidla definovaného softwarem (SDV). Zatímco dříve se vývoj vozidel zaměřoval na hardware, v budoucnu se do popředí dostane software a s ním spojená vysoce výkonná elektrická a elektronická architektura. Náš vývojový proces proto musí začínat u softwaru. Na jeho základě navrhujeme vozidlo s ohledem na mobilní, digitální a chytrý svět našich zákazníků. Díky spolupráci se společnostmi Rivian a XPeng disponujeme potenciálem pro rychlé nasazení do sériové výroby a tím i příležitostí stanovit v budoucnu nové standardy na automobilovém trhu.

Baterie, jako zásadní prvek technologické vyspělosti a hospodárnosti elektromobilů, rozhoduje kromě ceny také o dojezdu a rychlosti nabíjení, a tím v konečném důsledku o atraktivitě a tržním úspěchu elektromobility. Koncern Volkswagen sdružuje obchodní aktivity související s životním cyklem baterií ve vlastní technologické společnosti PowerCo a klade si za cíl stát se ziskovým dodavatelem udržitelné a konkurenceschopné bateriové technologie pro elektrická vozidla. PowerCo se přitom v budoucnu zaměří na integrovaný hodnotový řetězec a bude usilovat o pokrytí veškerých relevantních oblastí – od nákupu a zpracování surovin přes výrobu článků až po recyklaci – samostatně i ve spolupráci s partnery.

Vývoj platforem je klíčovou kompetencí koncernu Volkswagen. V podobě škálovatelné systémové platformy (SSP) vytváříme novou generaci čistě elektrické, plně digitální mechatronické platformy založené na jednotné softwarové architektuře. Koncern Volkswagen hodlá prostřednictvím této škálovatelné platformy v krátkém čase a efektivně zpřístupňovat svým zákazníkům inovativní funkce a technologie napříč všemi značkami. Díky snížení složitosti a počtu variant skýtá SSP potenciál stavět na rozsáhlých synergiích a umožnit rychlé a pravidelné technologické aktualizace, a zároveň zajistí nezbytnou diferenciaci produktů jednotlivých značek v koncernovém portfoliu.

Rovnováha mezi rychlostí a rozsahem

Implementace strategických cílů do roku 2035 vyžaduje jasné rozdělení odpovědností a transparentní rozhodovací struktury v rámci koncernu. Cílem imperativu „Rovnováha mezi rychlostí a rozsahem" je proto dosáhnout optimální rovnováhy mezi synergiemi koncernu a rychlostí rozhodování, aby bylo možné dosáhnout nákladové efektivity a zároveň reagovat dostatečně rychle na globální automobilový trh.

Tento imperativ se zabývá optimalizací spolupráce mezi podnikovými funkcemi, skupinami značek a segmenty, která má zajistit využití podstatných synergií v oblasti softwaru, baterií a fáze používání v rámci koncernu. Kromě toho se zaměřuje na řízení regionů Číny a Severní Ameriky, aby bylo možné co nejrychleji reagovat na geopolitické změny v těchto regionech. Vzhledem k tomu, že koncern kromě hlavního podnikání v oblasti automobilů disponuje také rozsáhlým portfoliem finančních účastí, budeme i nadále usilovat o jejich ještě větší zajištění a optimalizaci tohoto portfolia.

Podpora talentů napříč organizací

Abychom zvládli vysoké požadavky vyplývající ze zvýšené komplexnosti, změn v očekáváních zákazníků a nepředvídatelných výzev, musíme zlepšit naši výkonnost – tj. efektivitu, flexibilitu a schopnost přizpůsobit se. Máme za to, že klíčovým faktorem je v této souvislosti posílení efektivity a podnikatelského ducha našich zaměstnanců, abychom mohli plně rozvinout potenciál, který v naší organizaci tkví.

Je třeba, aby tato transformace byla komplexní a zohledňovala dovednostní profily našich zaměstnanců, které budou přizpůsobeny požadavkům jejich pracovních míst a orientovány na budoucnost. Zároveň klademe důraz na schopnost flexibilně reagovat na změny a cíleně rozvíjet potřebné dovednosti, například v oblasti využívání umělé inteligence. S ohledem na ještě lepší uplatnění individuálních silných stránek se snažíme nastolit rámec, v němž mohou týmy efektivně spolupracovat, převzít odpovědnost za společné výsledky a rozvíjet agilní způsoby myšlení a práce, to vše s cílem zvýšit celkovou flexibilitu. Naším cílem zde není pouze přispět ke spokojenosti zaměstnanců, ale také zajistit, abychom zůstali atraktivní pro kvalifikované pracovníky, jejichž odborné znalosti nám mohou pomoci zůstat konkurenceschopnými.

Transformace pomocí AI

Rychlý rozvoj umělé inteligence (AI) otevírá obrovský potenciál pro optimalizaci procesů a produktů v rámci celého hodnotového řetězce. Koncern Volkswagen si vytyčil za cíl tento potenciál plně využít a v příštích letech hodlá AI napříč koncernem hojně prosazovat. Za tímto účelem pracujeme na vytvoření nezbytných předpokladů, včetně rozvoje špičkové IT infrastruktury a zajištění transparentnosti a dostupnosti dat i mimo hranice koncernu. Zároveň přizpůsobujeme naše podnikové procesy tak, aby byly optimálně sladěny s aplikací AI a mohly plně těžit z jejího potenciálu. Hlavním hnacím motorem této transformace jsou naši zaměstnanci. Sázíme na cílené další vzdělávání a kvalifikaci týkající se AI. Přitom dbáme na synergickou implementaci v rámci koncernu, aby se výhody transformace plynoucí z AI optimálně projevily ve všech oblastech podnikání.

Nové způsoby snižování nákladů

Nejnovější technologické trendy, jako je rostoucí automatizace pomocí umělé inteligence, snižování složitosti produktů prostřednictvím elektromobility a rostoucí globální cenová konkurence, pravděpodobně v blízké budoucnosti povedou k výrazným změnám v nákladových strukturách automobilových výrobců. V rámci imperativu týkajícího se průlomových způsobů snižování nákladů navrhujeme opatření na snižování nákladů a jejich kvantifikaci prostřednictvím základních složek výrobních nákladů produktů. Tato opatření jsou poté převáděna do komplexního cíle optimalizace nákladů do roku 2035.

Posílení globální odolnosti

Jsme přesvědčeni, že koncern Volkswagen bude v nadcházejících letech a desetiletích čelit mimo jiné různým geopolitickým výzvám. Patří mezi ně globální posun v politické a ekonomické rovnováze sil, systémové soupeření, rostoucí geopolitické konflikty a neefektivnost globálního řízení, což by mohlo vést k větší nestabilitě a novému světovému řádu. V době „slowbalizace" očekáváme, že dynamika globalizace, měřená světovými obchodními toky, bude dále klesat. Protekcionistická opatření, přerušení dodavatelských řetězců a rozdíly v předpisech a regulacích budou i v budoucnu narůstat a pravděpodobně povedou k fragmentaci trhů. V očekávání pokračujícího odklonu od globalizace posuzujeme v daném imperativu relevantní rizika na koncernové úrovni, vypracováváme řešení pro jednotlivé regiony a stanovujeme strategické pokyny sloužící ke snazší orientaci.

Prosazování trvalé udržitelnosti

Téma udržitelnosti je v koncernu Volkswagen hluboce zakořeněno a je nedílnou součástí jeho strategie. Prostřednictvím koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+*, představené v účetním období 2024, nabízíme nové a zásadní impulsy, zaměřené na dosažení stanoveného cíle. Společnost potřebuje angažovanost, která povede k pozitivní přidané hodnotě, aby posílila regenerační schopnosti naší planety a zajistila životaschopnou budoucnost pro současné i budoucí generace. Chceme k tomu přispět a chápeme udržitelnost v širokém a komplexním smyslu – ekologicky, sociálně i ekonomicky. Naší vizí je stát se poskytovatelem mobility s pozitivní přidanou hodnotou pro přírodu i společnost. Budeme proto usilovat o partnerskou spolupráci se všemi zúčastněnými stranami, abychom se mohli učit a dále se zlepšovat. Společně sledujeme vizi koncernu Volkswagen a prosazujeme udržitelnou tvorbu hodnot. Koncernová strategie udržitelnosti *regenerate+* se vyznačuje jasnými opatřeními ve čtyřech dimenzích: příroda, naši zaměstnanci, společnost a podnikání.

PROGRAM TOP 10

Koncernová strategie „Mobilita pro generace" určuje naše dlouhodobé směřování prostřednictvím devíti iniciativ. Aby bylo možné dlouhodobé cíle naší strategie v průběhu roku rychle realizovat a zavádět do provozu, každoročně program Top 10 na úrovni koncernu patřičným způsobem rozvíjíme. Daná iniciativa vymezuje oblasti činností, jež mají pro koncern v aktuálním účetním období nejvyšší prioritu, a tím přispívá k dosažení cílů strategie v dlouhodobém časovém horizontu.

Pro účetní období roku 2024 zahrnovaly oblasti programu Top 10 výkonnost, produkty, regiony, digitalizaci, software, platformy, baterie, řešení mobility, udržitelnost, a týkaly se také týmů a organizace jako celku. O hlavních cílech dosažených v účetním období v rámci koncernového programu Top 10 informujeme zejména v kapitole „Trvale udržitelné zvyšování hodnoty".

Nad rámec programu koncernu převzala metodiku programu Top 10 rovněž řada divizí do svých strategií pro funkční oblasti a využívá ji k urychlení realizace strategií s vysokou prioritou.

Systém řízení a klíčové ukazatele

V následující části je popsán způsob řízení koncernu Volkswagen a klíčové ukazatele výkonnosti, jež se v tomto procesu uplatňují.
Kromě finančních ukazatelů zahrnuje systém řízení rovněž nefinanční ukazatele.

Výkonnost a úspěch koncernu Volkswagen je vyjádřena pomocí finančních i nefinančních klíčových ukazatelů.

V následujícím textu nejprve charakterizujeme proces řízení, v další části pak klíčové ukazatele výkonnosti koncernu Volkswagen.

PROCES ŘÍZENÍ V KONCERNU VOLKSWAGEN

Důsledná a úzká integrace strategií koncernu a značek do provozního plánování zajišťuje transparentnost napříč koncernem Volkswagen, pokud jde o finanční hodnocení a posuzování strategických rozhodnutí. Provozní plánování, které se provádí jednou ročně a zpravidla pokrývá období pěti let, je jako klíčový prvek řízení koncernu součástí strategického plánování.

Střednědobý plán tvoří jádro našeho operativního plánování a je využíván při vymezování a zajištění předpokladů pro realizaci strategických záměrů v oblasti koncernových cílů. To platí jak z technického, tak ekonomického hlediska, zejména s ohledem na hospodářský výsledek, peněžní toky a likviditu. Na základě střednědobého plánu jsou rovněž koordinovány veškeré relevantní strategické oblasti činností, jako jsou funkce/procesy, produkty a trhy.

Při plánování budoucího rozvoje podniku jsou konkrétní obsahy definovány dle časového měřítka:

- dlouhodobý plán odbytu, který zohledňuje vývoj trhu a příslušného segmentu, z něhož je následně odvozen objem dodávek pro koncern Volkswagen,
- výrobní program jako dlouhodobý a strategicky rozhodující faktor politiky podniku,
- plánování kapacity a vytížení kapacit pro jednotlivé výrobní lokality.

Navzájem sladěné výsledky navazujících plánovacích procesů tvoří základ pro sestavení střednědobého finančního plánu. Finanční plán koncernu včetně značek a obchodních činností zahrnuje výkaz zisku a ztráty, plánování rozvahy a peněžních toků, plán rentability, likvidity a investic, jež jsou třeba pro budoucí produktové alternativy a implementaci strategií. Ze střednědobého plánu je závazně odvozen první rok, na jehož základě je podrobně rozplánován rozpočet na jednotlivé měsíce až na úroveň operativních nákladových středisek.

Každý měsíc se provádí kontrola rozpočtu, při níž je zkoumán stupeň dosažení cíle. K významným nástrojům využívaným v procesu řízení patří zejména porovnání rozpočtovaného a skutečného stavu, srovnání s předchozím rokem, analýza odchylek, případně akční plány sloužící k zajištění rozpočtových cílů. V průběhu běžného účetního období jsou čtyřikrát ročně zpracovávány podrobné prognózy pro nadcházející čtvrtletí i celý rok. Zvláštní pozornost je přitom věnována bezprostředním rizikům a příležitostem. Úpravy se provádějí také vždy, když dojde k významným událostem. Při řízení v průběhu roku je tedy kladen velký důraz na aktualizaci probíhajících činností. Aktuální prognóza slouží jako výchozí bod pro následné střednědobé a rozpočtové plánování.

KLÍČOVÉ VÝKONNOSTNÍ UKAZATELE KONCERNU VOLKSWAGEN

V souladu s naším procesem řízení jsme v koncernu Volkswagen definovali základní ukazatele výkonnosti, jejichž odhad pro nadcházející období uvádíme v kapitole Zpráva o očekávaném vývoji. Jedná se o následující ukazatele:

- dodávky zákazníkům,
- tržby,
- provozní výsledek,
- provozní rentabilita tržeb,
- ukazatel investic v automobilové divizi,
- čistý peněžní tok v divizi Automobily,
- čistá likvidita v divizi Automobily.

Dodávky zákazníkům (včetně čínských společných podniků) jsou definovány jako předání nových vozů koncovým zákazníkům. Odrážejí oblibu našich výrobků a představují významný ukazatel, jehož pomocí posuzujeme konkurenční postavení společnosti na různých trzích. Silné portfolio značek, které na základě vynikající kvality nabízí přesně přizpůsobená řešení mobility s bezpečnými, propojenými a do značné míry bezemisními vozidly šetrnými k životnímu prostředí, čímž splňuje rozmanité potřeby zákazníků, je jedním z nejdůležitějších předpokladů dlouhodobého úspěchu společnosti. Poptávka po našich výrobcích a službách mobility nejenže tvoří základ odbytu a výroby, ale také zajišťuje plné využití kapacit v závodech a chrání pracovní místa.

Tržby, které nezahrnují výsledky našich čínských společných podniků konsolidovaných ekvivalenční metodou, jsou finančním obrazem našeho úspěchu na trhu. Při zohlednění použitých zdrojů je provozní výsledek vyjádřením skutečné činnosti společnosti a ilustruje ekonomickou úspěšnost naší hlavní činnosti. Provozní rentabilita tržeb představuje poměr dosaženého provozního výsledku k tržbám.

Ukazatel investic v automobilové divizi zachycuje poměr investic k tržbám a vypočítá se jako součet poměru výzkumu a vývoje a poměru kapitálových výdajů. Poměr nákladů na výzkum a vývoj v divizi Automobily zachycuje celkové náklady na výzkum a vývoj ve vztahu k tržbám. Náklady na výzkum a vývoj zahrnují celou škálu výdajů od futurologie přes vývoj obchodovatelných výrobků. Zvláštní důraz je kladen na ekologickou orientaci a digitalizaci našeho produktového portfolia, rozšiřování našich odborných znalostí v oblasti baterií, vývoj softwaru a nových platforem a vytváření nových technologií. Podíl výzkumu a vývoje odráží naše aktivity týkající se zajištění budoucí životaschopnosti společnosti. Poměr hmotných investic v divizi Automobily (investice do pozemků, budov a zařízení, investice do nemovitostí a nehmotných aktiv, s výjimkou aktivovaných nákladů na vývoj) k tržbám z prodeje v divizi Automobily je vyjádřením nejen inovativního potenciálu, ale i konkurenceschopnosti společnosti. Základem pro stanovení míry investic je porovnání vynaložených investic (zejména do modernizace, rozšíření, elektrifikace a digitalizace produktového portfolia, ekologicky šetrných agregátů, jakož i úpravy výrobních kapacit a zkvalitnění výrobních procesů) s tržbami divize Automobily.

Čisté peněžní toky divize Automobily vyjadřují přebytek z provozní činnosti, z něhož jsou například vypláceny dividendy. Výše čistých peněžních toků se určuje z peněžních toků z provozní činnosti ponížených o peněžní toky z investiční činnosti související s provozní aktivitou.

Čistá likvidita v divizi Automobily vyjadřuje sumu peněžních prostředků, peněžních ekvivalentů, cenných papírů, termínovaných vkladů a úvěrů nefinancovaných půjčkami od třetích stran.

STRATEGICKÉ FINANČNÍ VÝKONNOSTNÍ UKAZATELE

Při dlouhodobém směřování naší společnosti nad rámec střednědobého plánování využíváme strategické finanční ukazatele, které jsou orientovány na strategické cíle koncernu Volkswagen, a mají zajistit, že i v budoucnu budeme finančně silní a konkurenceschopní. Aktuálně platné strategické finanční ukazatele jsou uvedeny v následující tabulce:

STRATEGICKÉ FINANČNÍ VÝKONNOSTNÍ UKAZATELE

	2024	Cíl 2030
Provozní ziskové rozpětí	5,9 %	9 – 11 %
Ukazatel investic v automobilové divizi	14,3 %	~9 %
Konverzní poměr hotovosti v divizi Automobily[1]	31,4 %	>60 %
Čistá likvidita v divizi Automobily	11,1 %	~10 % z konsolidovaných tržeb
Rentabilita vloženého kapitálu (ROI) v divizi Automobily	9,7 %	>18 %

1 Čistý peněžní tok jako procento provozního výsledku v divizi Automobily

Struktura a obchodní činnost

V této kapitole je charakterizována právní a organizační struktura koncernu Volkswagen, včetně významných změn majetkových účastí v roce 2024.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PRÁVNÍ STRUKTUŘE KONCERNU

Volkswagen AG je mateřskou společností koncernu Volkswagen. Předmětem činnosti Volkswagen AG je vývoj automobilů a komponentů pro koncernové značky a také výroba a prodej především osobních vozů a lehkých užitkových vozidel značek Volkswagen osobní vozy a Volkswagen užitkové vozy. Jako mateřská společnost drží Volkswagen AG přímé, popř. nepřímé podíly ve společnostech AUDI AG, SEAT S.A., Škoda Auto a.s., Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, TRATON SE, Volkswagen Financial Services AG, Volkswagen Financial Services Overseas AG a v mnoha dalších společnostech v Německu i v zahraničí. Podrobné informace v souladu s § 285 a § 313 německého obchodního zákoníku (*Handelsgesetzbuch*, HGB) naleznete v přehledu majetkových účastí, který je k dispozici na adrese https://app.promptitude.io/prompts. Uvedený přehled je rovněž součástí samostatné účetní závěrky společnosti.

Ve smyslu § 3 č. 38 německého zákona o hospodaření s energií (*Energiewirtschaftsgesetz*, dále jen EnWG) je Volkswagen AG vertikální integrovanou energetickou společností a podléhá tak ustanovením EnWG. V energetickém sektoru vykonává Volkswagen AG funkce výroby a prodeje i distribuce elektrické energie společně s dceřinými společnostmi v rámci koncernu.

Za řízení společnosti Volkswagen AG je odpovědné představenstvo společnosti. Dozorčí rada jmenuje členy představenstva, vykonává funkci jeho kontrolního a poradního orgánu a přímo se účastní rozhodnutí, jež mají zásadní význam z hlediska fungování společnosti.

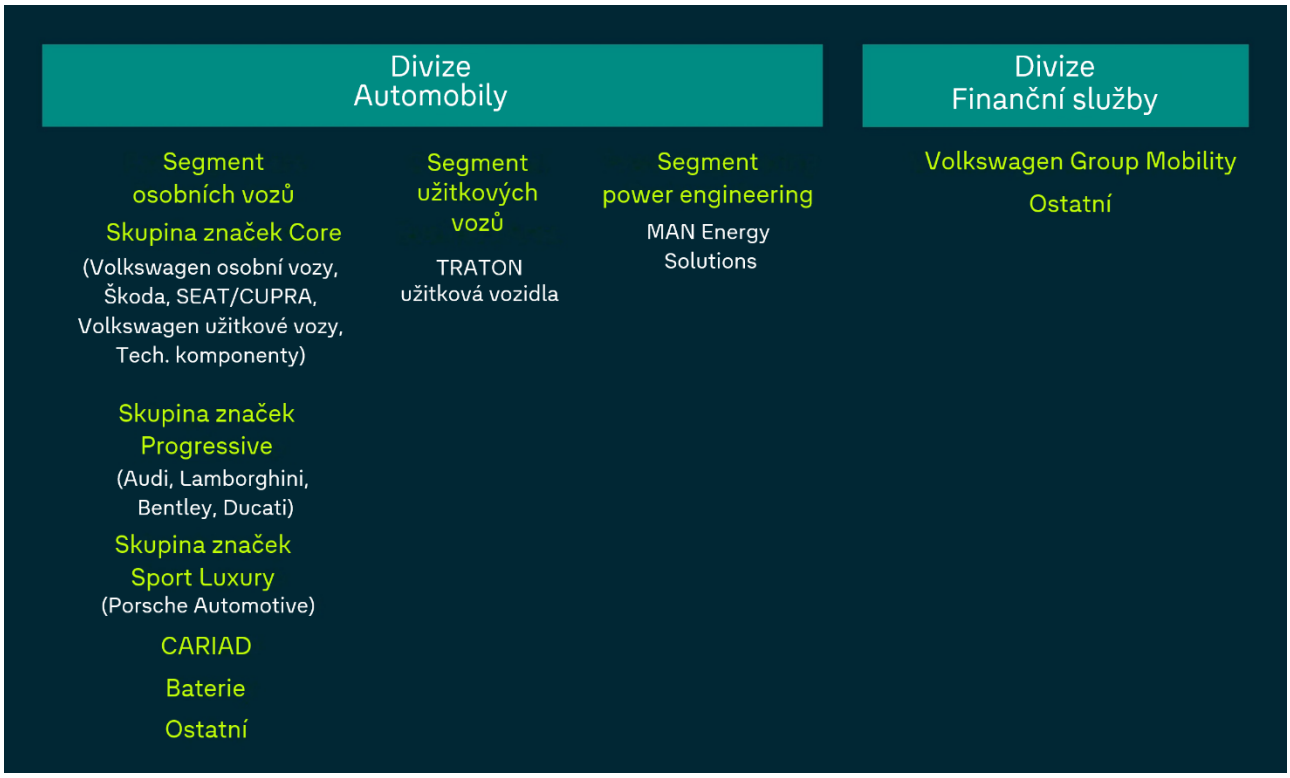
ORGANIZAČNÍ STRUKTURA KONCERNU

Koncern Volkswagen patří mezi přední společnosti automobilového průmyslu zahrnující více značek. Je tvořen divizemi Automobily a Finanční služby. Hlavní značky zastoupené v divizi Automobily – kromě značek Volkswagen osobní vozy a Volkswagen užitkové vozy – jsou společnostmi s vlastní právní subjektivitou.

Divize Automobily zahrnuje obchodní segment osobních vozů, užitkových vozidel a power engineeringu.

Segment osobních vozů v podstatě konsoliduje značky osobních vozů a značky užitkových vozidel koncernu Volkswagen. Činnosti se zaměřují na vývoj vozidel, motorů, automobilového softwaru a baterií, výrobu a prodej osobních automobilů a lehkých užitkových vozů, a obchodování s originálními díly. Produktové portfolio se pohybuje od palivově úsporných kompaktních vozů po luxusní vozidla. Zahrnuje rovněž motocykly a bude postupně rozšiřováno o řešení mobility.

STRUKTURA VÝKAZNICTVÍ KONCERNU VOLKSWAGEN



Segment užitkových vozidel se zabývá především vývojem vozidel, motorů, výrobou a prodejem nákladních automobilů a autobusů, poskytováním originálních dílů a souvisejících služeb. Portfolio užitkových vozidel zahrnuje od pickupů až po těžké nákladní automobily a autobusy. Spolupráce mezi oběma značkami užitkových vozidel je koordinována v rámci společnosti TRATON SE.

Do segmentu power engineeringu spadají velké dieselové motory, turbínové stroje a komponenty pohonné techniky.

Činnost divize Finančních služeb zahrnuje financování obchodních partnerů a zákazníků, leasing, přímé bankovní a pojišťovací služby, správu vozového parku a služby mobility.

Se svými značkami koncern Volkswagen obsluhuje především individuální, firemní a fleetové zákazníky na všech světových trzích, jež jsou pro koncern relevantní, včetně Evropy a dalších trhů, Severní Ameriky, Jižní Ameriky a asijsko-pacifického regionu.

Volkswagen AG a koncern Volkswagen jsou řízeny představenstvem Volkswagen AG v souladu se stanovami společnosti Volkswagen AG, resp. jejím jednacím řádem vydaným dozorčí radou pro představenstvo společnosti Volkswagen AG.

V souladu s tím jsou v současné době povinnosti v představenstvu rozděleny mezi deset funkcí. Kromě funkce „předsedy představenstva" jsou další funkce tyto: „technologie", „finance a provoz", „lidské zdroje a skupina značek Trucks", „integrita a právní záležitosti", „skupina značek Progressive", „skupina značek Sport Luxury", „Čína", „IT" a „skupina značek Core". Předseda představenstva je v představenstvu zodpovědný také za funkci „skupina značek Sport Luxury".

Funkce představenstva jsou rozšířeny o řadu koncernových řídících funkcí, které jsou představenstvu přímo přiřazeny. Patří mezi ně koncernový prodej, výroba, nákup a výzkum a vývoj.

Rozdělení odpovědnosti představenstva vychází z jednacího řádu, o kterém rozhodla dozorčí rada. Jeho struktura pomáhá představenstvu zaměřit se na zásadní úkoly, jako je strategie, rozhodnutí o ústředním směřování, alokace kapitálu i finanční cíle. Úkolem rozšířených funkcí řízení na úrovni představenstva je využívat synergie v rámci koncernu a propojovat značky a divize. Na úrovni koncernu fungují výbory představenstva pro následující

oblasti: pro oblast produktů, technologií, investic, digitální transformace, integrity a dodržování předpisů, řízení rizik a pro otázky řízení. Ve výborech jsou kromě příslušných členů představenstva zastoupeni také zástupci tematicky relevantních odborných oblastí a zapojených značek, skupin značek a společností. Výbory a další vrcholové orgány koncernu neustále revidujeme a optimalizujeme, abychom zajistili jejich soulad s koncernovou strategií a dále zvýšili efektivitu rozhodování. To přispívá ke snížení spletitosti a posílení správy napříč koncernem.

Nový model řízení koncernu Volkswagen, představený v roce 2023, klade důraz na silnou orientaci na zákazníka, podnikavost a týmového ducha a řídí se zásadou „hodnota nad objemem". Prioritou tak bude udržitelné vytváření hodnot. V této souvislosti byly také zavedeny nové řídící modely pro jednotlivé skupiny značek koncernu. Skupina značek Core zahrnuje značky osobních automobilů Volkswagen, ŠKODA, SEAT/CUPRA a užitkových vozidel Volkswagen. Skupina značek Progressive zahrnuje značky Audi, Lamborghini, Bentley a Ducati. Skupina značek Sport Luxury obsahuje značku Porsche. Společnost odpovědná za tuto značku, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG), je kótována na burze cenných papírů. Ve skupině značek Trucks působí společnost TRATON SE jako zastřešující subjekt značek užitkových vozidel Scania, MAN, Volkswagen Truck & Bus a International (dříve Navistar). Společnost TRATON SE je rovněž kótovanou společností.

Jsme přesvědčeni, že naše podniková struktura, která spojuje skupiny značek a technologické platformy, nám umožní lépe využívat stávající odborné znalosti a úspory z rozsahu, systematičtěji těžit ze synergie a přijímat ještě rychlejší rozhodnutí. Podle našeho názoru jasná odpovědnost a vysoká míra podnikatelské zodpovědnosti ve skupinách značek a technologických platformách tvoří základ našeho udržitelného úspěchu.

Všechny značky koncernu Volkswagen jsou řízeny představenstvem dané značky, jež odpovídá za její nezávislý a samostatný vývoj i fungování. Přitom bere v úvahu koncernové cíle a úkoly stanovené představenstvem společnosti Volkswagen AG, jakož i dohody v rámci skupin značek v rozsahu povoleném zákonem. Tento systém umožňuje sledovat zájmy celého koncernu a současně zachovávat a upevňovat individuální charakter každé značky. Záležitosti, které jsou důležité pro koncern jako celek, jsou předkládány představenstvu společnosti Volkswagen AG, aby byla umožněna jejich synergická realizace v souladu se zákonným rámcem. Důležitým nástrojem jsou přitom směrnice koncernu, které schvaluje představenstvo koncernu. Jedná se o řídící nástroje, jejichž prostřednictvím společnost Volkswagen AG sděluje svým dceřiným společnostem své požadavky, jako jsou například jednotné standardy a rámcové postupy. Práva a povinnosti statutárních orgánů příslušné značky tím tak nejsou nijak dotčena.

Společnosti spadající pod koncern Volkswagen řídí výhradně jejich vlastní management. V souladu s rámcem stanoveným zákonem zohledňují členové vedení jednotlivých společností nejen zájmy své společnosti, ale také zájmy celého koncernu, příslušné skupiny značek i jednotlivých značek.

PŘEHLED MAJETKOVÝCH ÚČASTÍ VOLKSWAGEN AG
www.volkswagen-group.com/investor-relations

VÝZNAMNÉ ZMĚNY TÝKAJÍCÍ SE MAJETKOVÝCH ÚČASTÍ

Poté, co koncern Volkswagen (Volkswagen) a americký výrobce elektromobilů Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) v červnu 2024 oznámili svůj záměr založit společný podnik, zahájila společnost Rivian and VW Group Technology, LLC, Palo Alto/USA (Rivian and Volkswagen Group Technologies) po dosažení technických milníků a získání nezbytných úředních povolení dne 13. listopadu 2024 svou činnost. Společný podnik je vlastněn oběma partnery rovným dílem a působí jako samostatná společnost.

Cílem spolupráce je vývoj softwarově definovaných automobilových architektur (SDV) nové generace, které najdou uplatnění v budoucích vozidlech obou společností. Společný podnik vychází ze stávající softwarové a elektronické architektury společnosti Rivian a bude společně vyvíjet špičkové architektury a software pro SDV obou partnerů.

Nejpozději do ledna 2028 plánuje Volkswagen investovat do společnosti Rivian a společného podniku Rivian and Volkswagen Group Technologies až 5,8 mld. USD. Počáteční investice do společnosti Rivian byla uskutečněna v červnu 2024 ve formě nezajištěného konvertibilního dluhopisu v hodnotě 1 mld. USD, který byl 3. prosince 2024 konvertován na 95 377 269 kmenových akcií společnosti Rivian. Volkswagen tak drží podíl přibližně 8,6 % na nesplacených akciích třídy A společnosti Rivian, což odpovídá přibližně 8 % hlasovacích práv. Se zahájením činnosti podniku Rivian and Volkswagen Group Technologies investovala společnost Volkswagen dalších přibližně 1,3 mld. USD, zejména do získání licencí na stávající architektonickou technologii společnosti Rivian a 50% podílu ve společném podniku. Po dosažení vytyčených finančních a technických milníků v letech 2025, 2026 a 2027 koncern Volkswagen pravděpodobně investuje další prostředky ve výši až 3,5 mld. USD ve formě vlastního a cizího kapitálu, z čehož až 2,5 mld. USD připadne na kmenové akcie společnosti Rivian.

PRÁVNÍ FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ ČINNOST KONCERNU

Činnost společností v koncernu Volkswagen podléhá značnému množství německých a zahraničních právních řádů. Jedná se zejména o předpisy týkající se služeb, vývoje, výrobků, výroby a distribuce, jakož i předpisy v oblasti dohledu, ochrany údajů, finančního práva, práva obchodních společností, obchodního práva, práva kapitálového trhu, antimonopolního práva a daňového práva, a dále pak předpisy v oblasti pracovního práva, bankovnictví, státní podpory, energetiky, životního prostředí a pojišťovnictví.

PROHLÁŠENÍ KONCERNU O SPRÁVĚ A ŘÍZENÍ (CORPORATE GOVERNANCE)

Prohlášení koncernu o správě a řízení (Corporate Governance) je součástí této výroční zprávy a je trvale dostupné na našich internetových stránkách na adrese www.volkswagen-group.com/en/corporate-governance.

PROHLÁŠENÍ KONCERNU O SPRÁVĚ A ŘÍZENÍ (CORPORATE GOVERNANCE)
www.volkswagen-group.com/en/corporate-governance

Zveřejnění dle práva o převzetích

Následující kapitola obsahuje zveřejnění dle práva o převzetích za koncern Volkswagen v souladu s § 289a a § 315a německého obchodního zákoníku (*Handelsgesetzbuch*; HGB).

KAPITÁLOVÁ STRUKTURA

Základní kapitál společnosti Volkswagen AG k 31. prosinci 2024 činil 1 283 315 873,28 € (1 283 315 873,28 €) a skládal se z 295 089 818 kmenových a 206 205 445 prioritních akcií. Podíl jedné akcie na základním kapitálu činí 2,56 €.

PRÁVA A POVINNOSTI AKCIONÁŘŮ

S držením akcií jsou spojena majetková a správní práva. Majetková práva zahrnují především právo akcionářů na podíl na zisku dle § 58 odst. 4 německého zákona o akciových společnostech (*Aktiengesetz*, AktG) a na likvidačním zůstatku (§ 271 AktG), jakož i právo na odběr akcií při zvýšení kapitálu (§ 186 AktG), jež může valná hromada – evtl. po vyjádření souhlasu akcionářů držících prioritní akcie uděleném na samostatné schůzi – vyloučit. Ke správním právům patří právo účasti na valné hromadě, právo na ní vystoupit, klást dotazy a předkládat návrhy a vykonávat hlasovací právo. V roce 2023 valná hromada přijala usnesení o změně § 19 odst. 3 stanov společnosti Volkswagen AG, čímž zmocnila představenstvo, aby po dobu pěti let flexibilně a v zájmu společnosti a jejích akcionářů rozhodovalo o vhodné formě valné hromady.

Akcionáři mohou majetková a správní práva vymáhat zejména prostřednictvím žalob na informace a žaloby na zrušení správního aktu.

Na každou kmenovou akcii připadá na valné hromadě jeden hlas. Valná hromada volí členy dozorčí rady jmenované valnou hromadou a auditora společnosti a rozhoduje zejména o rozdělení zisku, formálně schvaluje jednání členů představenstva a dozorčí rady, schvaluje změny stanov společnosti Volkswagen AG a změny výše základního kapitálu, zmocňuje k nabytí vlastních akcií a případně rozhoduje o provedení mimořádného auditu, předčasném odvolání členů dozorčí rady jmenovaných valnou hromadou a o zrušení společnosti.

Akcionáři s prioritními akciemi zpravidla nemají hlasovací právo. Pokud jim však ve výjimečném případě náleží hlasovací právo ze zákona (například v případě nevyplacení přednostního podílu na zisku v jednom roce a neúplného doplacení v následujícím roce), připadá i na každou prioritní akcii jeden hlas na valné hromadě. Prioritní akcie jsou navíc spojené s právem na dividendu vyšší o 0,06 € než dividenda kmenových akcií (další podrobnosti k právu na prioritní a zvýšenou dividendu vyplývají z § 27 odst. 2 stanov).

Německý zákon o převodu podílů ve společnosti Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung do soukromých rukou ze dne 21. července 1960 (dále jen zákon o VW) ve znění z 30. července 2009 obsahuje různá právní ustanovení odchylná od ustanovení AktG, mimo jiné o zastupování při výkonu hlasovacích práv (§ 3 zákona o VW) a o požadované většině při přijímání usnesení valnou hromadou (§ 4 odst. 3 zákona o VW).

Dle stanov společnosti Volkswagen AG (§ 11 odst. 1) je spolková země Dolní Sasko oprávněna mít v dozorčí radě společnosti Volkswagen AG vždy dva členy, dokud bude přímo či nepřímo držet minimálně 15 % kmenových akcií Volkswagen AG. Kromě toho je pro usnesení valné hromady, k jejichž přijetí je dle zákonných předpisů potřebná kvalifikovaná většina, také nezávisle na zákonu o VW potřebná většina více než čtyř pětin základního kapitálu zastoupeného na valné hromadě (§ 25 odst. 2).

PODÍLY NA ZÁKLADNÍM KAPITÁLU PŘESAHUJÍCÍ 10 % HLASOVACÍCH PRÁV

Podíly ve společnosti Volkswagen AG, jež převyšují 10 % hlasovacích práv, uvádíme v příloze k samostatné účetní závěrce společnosti Volkswagen AG, která je k dispozici na internetových stránkách www.volkswagen-group.com/presentations-and-publications. Aktuální informace o hlasovacích právech dle německého zákona o obchodování s cennými papíry (*Wertpapierhandelsgesetz*; WpHG) jsou zveřejněny na internetové adrese www.volkswagen-group.com/distribution-of-voting-rights.

SLOŽENÍ DOZORČÍ RADY

Dozorčí rada se skládá z 20 členů, přičemž polovinu tvoří zástupci akcionářů. Spolková země Dolní Sasko je dle § 11 odst. 1 stanov společnosti Volkswagen AG oprávněna jmenovat dva z těchto zástupců akcionářů, dokud bude přímo či nepřímo držet minimálně 15 % kmenových akcií společnosti. Zbývající zástupce akcionářů v dozorčí radě volí výroční valná hromada.

Druhou polovinu dozorčí rady tvoří zástupci zaměstnanců, které dle německého zákona o spolurozhodování (*Mitbestimmungsgesetz*; MitbestG) volí zaměstnanci. Celkem sedm z těchto zástupců jsou zaměstnanci společnosti, které volí zaměstnanci; zbývající tři jsou zástupci odborů volení zaměstnanci.

Předseda dozorčí rady je zpravidla zástupce akcionářů, jehož zvolila dozorčí rada ze svého středu. Předseda dozorčí rady má podle zákona o spolurozhodování v případě rovnosti hlasů v dozorčí radě dva hlasy.

Cíle stanovené při obsazování dozorčí rady jsou popsané v prohlášení koncernu o správě a řízení, jež je součástí této výroční zprávy.

ZÁKONNÉ PŘEDPISY A USTANOVENÍ STANOV O JMENOVÁNÍ A ODVOLÁVÁNÍ ČLENŮ PŘEDSTAVENSTVA A O ZMĚNĚ STANOV

Jmenování a odvolávání členů představenstva je upraveno v § 84 a 85 AktG. Dle tohoto zákona jsou členové představenstva jmenováni dozorčí radou na dobu nejvýše pěti let. Opakovaná jmenování nebo prodloužení funkčního období jsou přípustná, vždy nejvýše na pět let. Stanovy dále v § 6 definují, že počet členů představenstva určuje dozorčí rada a že představenstvo se musí skládat nejméně ze tří osob. V představenstvu společnosti Volkswagen AG musí být alespoň jedna žena a alespoň jeden muž.

Valná hromada rozhoduje o změnách stanov (§ 119 odst. 1 AktG). Dle § 4 odst. 3 zákona o VW ve znění z 30. července 2009 a § 25 odst. 2 stanov je k přijetí usnesení valné hromady o změně stanov potřebná většina více než čtyř pětin základního kapitálu zastoupeného při přijímání usnesení.

ZMOCNĚNÍ PŘEDSTAVENSTVA, ZEJMÉNA K VYDÁVÁNÍ NOVÝCH AKCIÍ A ODKUPU VLASTNÍCH AKCIÍ

V souladu s ustanoveními německého zákona o akciových společnostech může valná hromada pověřit představenstvo vydáním nových akcií na dobu maximálně pěti let prostřednictvím ustanovení ve stanovách. Může jej také na dobu nejvýše pěti let pověřit vydáváním dluhopisů, na jejichž základě budou vydávány nové akcie. Valná hromada rovněž rozhoduje o tom, v jakém rozsahu budou akcionářům přiznána práva na úpis nových akcií nebo dluhopisů. Maximální výše schváleného, popř. podmíněného kapitálu, který je pro tyto účely k dispozici, vyplývá z příslušného platného znění § 4 stanov společnosti Volkswagen AG.

Dne 10. května 2023 bylo na valné hromadě přijato rozhodnutí o zmocnění představenstva se souhlasem dozorčí rady k jednorázovému nebo opakovanému zvýšení základního kapitálu společnosti v období do 9. května 2028 celkem až o 227,5 mil. € (což odpovídá 89 mil. akcií) vydáním nových prioritních akcií bez hlasovacího práva proti peněžnímu vkladu.

Další podrobnosti o možnosti vydání nových akcií a jejich využití jsou uvedeny v příloze konsolidované účetní závěrky.

PODSTATNÁ UJEDNÁNÍ MATEŘSKÉ SPOLEČNOSTI V PŘÍPADĚ ZMĚNY KONTROLY V DŮSLEDKU NABÍDKY PŘEVZETÍ

Na konci účetního období 2019 poskytlo konsorcium bank ve prospěch společnosti Volkswagen AG syndikovaný úvěrový rámec ve výši 10,0 mld. €, který v současné době platí do prosince 2026. S úvěrovou linkou získali členové konsorcia právo ukončit svůj podíl na syndikované úvěrové lince ve dvou níže popsaných případech změny kontroly. Právo výpovědi vzniká za prvé tehdy, pokud jeden nebo více jednotlivců jednajících ve shodě, kteří ke dni ujednání vykonávají kontrolu nad společností, disponují právním nebo ekonomickým vlastnictvím akcií, jež dohromady tvoří více než 90 % hlasovacích práv společnosti. Za druhé vzniká právo výpovědi tehdy, když jeden nebo více jednotlivců jednajících ve shodě, kteří ke dni ujednání kontrolu nad společností nevykonávají, dodatečně kontrolu nad společností získají. Dotyčné právo se však netýká situace, kdy jeden nebo více akcionářů Porsche Automobil Holding SE nebo jedna či více právnických osob z rodiny Porsche nebo Piëch, přímo či nepřímo získají kontrolu nad společností.

Společnosti Volkswagen AG a Ford Motor uzavřely v lednu 2019 rámcovou dohodu o spolupráci. Tato dohoda obsahuje základní ustanovení, která se vztahují i na další smlouvy o spolupráci mezi stranami, včetně těch, jež budou uzavřeny v účetním období 2021. Týká se to i dohody uzavřené v lednu 2019 o vývoji stávající generace modelu Amarok. Rámcová smlouva o spolupráci stanoví právo na ukončení smlouvy bez výpovědní lhůty v případě změny kontroly druhé strany. Změna kontroly je definována jako změna ovlivňující více než 50 % kapitálu, se kterým jsou spojena hlasovací práva, jedné ze společností, případně změna schopnosti přímo či nepřímo řídit společnost prostřednictvím rozhodovacích orgánů. Právo ukončit smlouvu musí společnost uplatnit do 90 dnů od okamžiku, kdy se o změně kontroly dozví.

Obchodní vývoj

Světové hospodářství zaznamenalo v roce 2024 pozitivní růst. Celosvětová poptávka po vozidlech byla mírně vyšší než v předchozím období. V náročném tržním prostředí dodal koncern Volkswagen svým zákazníkům celkem 9,0 mil. vozů.

VÝVOJ SVĚTOVÉ EKONOMIKY

Světová ekonomika v roce 2024 pokračovala v růstu s mírně zpomalenou dynamikou oproti předchozímu roku. Tento trend byl patrný jak ve vyspělých ekonomikách, tak na rozvíjejících se trzích. Klesající, ale v mnoha zemích stále poměrně vysoká míra inflace v kombinaci s restriktivní měnovou politikou některých centrálních bank nadále na mnoha místech brzdila hospodářský růst. Přibližně od poloviny vykazovaného období začala řada centrálních bank postupně snižovat relativně vysokou úroveň klíčových úrokových sazeb.

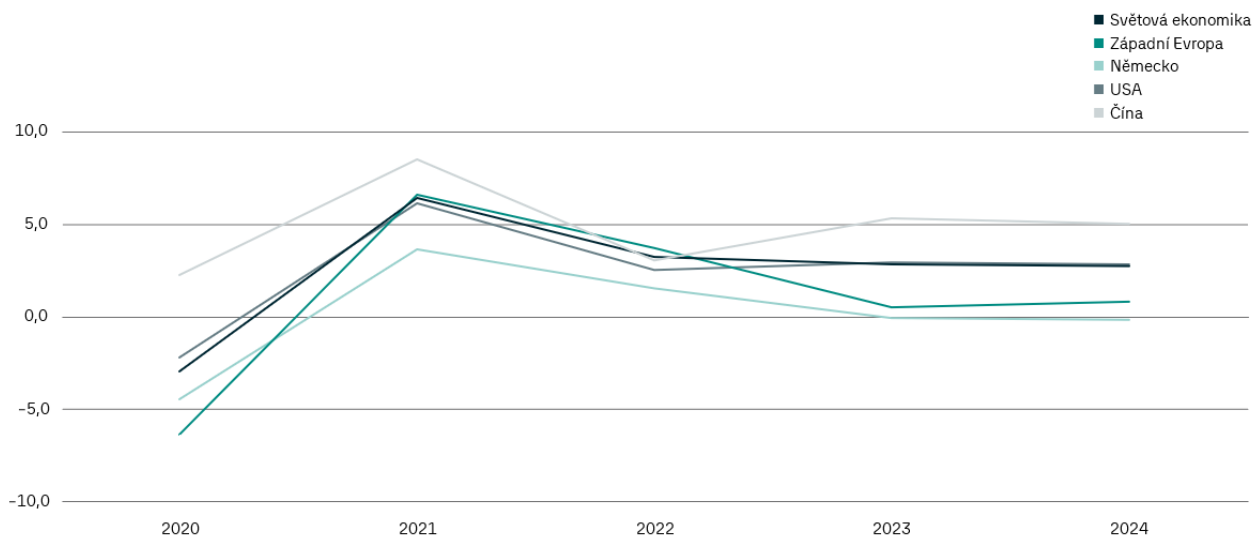
Evropa / ostatní trhy

Vykazované období bylo ve znamení celkově pozitivního, v porovnání s předchozím obdobím o něco vyššího, růstu ekonomiky v západní Evropě. Vývoj v jednotlivých zemích severní a jižní Evropy se lišil. V reakci na klesající míru inflace začala Evropská centrální banka v červnu 2024 snižovat ve čtyřech krocích své klíčové úrokové sazby. Státy střední a východní Evropy zaznamenaly v roce 2024 celkový růst, který byl poněkud vyšší než v předchozím účetním období.

Německo

Hrubý domácí produkt Německa v roce 2024 slabě poklesl a vykazoval podobný trend jako v předchozím účetním období. Nezaměstnanost dle údajů očištěných od sezónních vlivů ve srovnání s předchozím obdobím v průměru vzrostla. Poté, co koncem roku 2022 dosáhla inflace historicky nejvyšších hodnot, její měsíční míra od té doby klesá v zásadě stejně jako průměr eurozóny.

EKONOMICKÝ RŮST
Procentní změna HDP



Severní Amerika

V USA rostl hrubý domácí produkt ve vykazovaném období o něco pomaleji než v předchozím období. Vzhledem k relativně vysoké inflaci a napjaté situaci na trhu práce americká centrální banka zpočátku dodržovala restriktivní měnovou politiku. Po prvním snížení klíčových sazeb v září byly úrokové sazby do konce vykazovaného období sníženy ještě dvakrát. Hospodářský růst Kanady mírně klesl oproti předchozímu roku; v Mexiku však bylo zpomalení výraznější.

Jižní Amerika

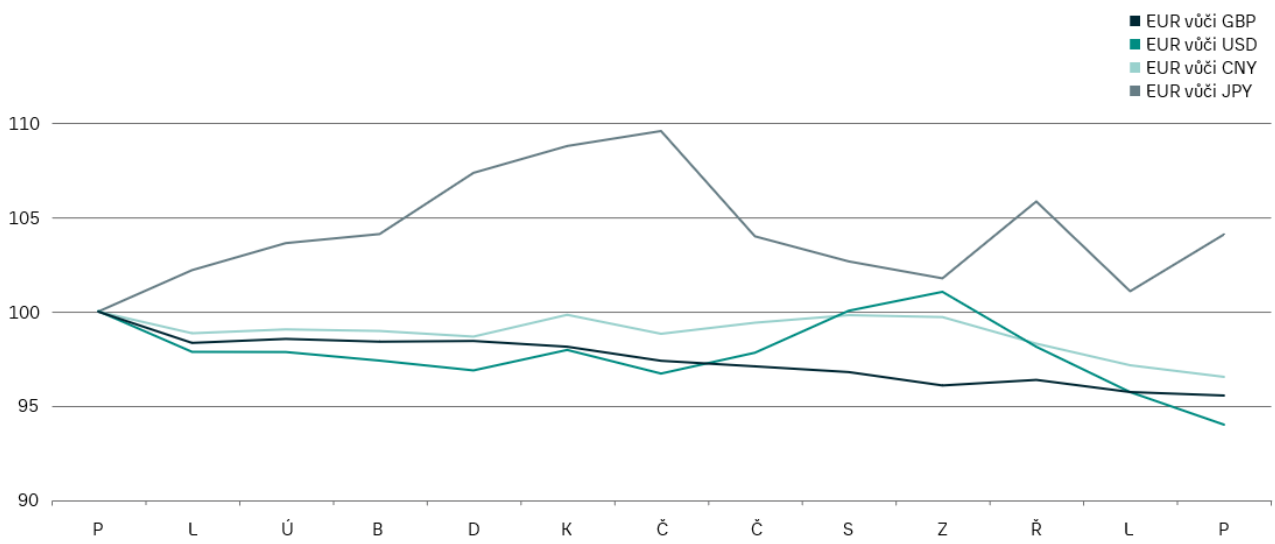
V Brazílii hospodářský výkon rostl stejným tempem, zatímco v Argentině došlo ve srovnání s předchozím rokem k silnějšímu poklesu tempa růstu.

Asijsko-pacifický region

Čínská ekonomika ve srovnání s ostatními částmi světa ve vykazovaném období silně expandovala, ale přesto mírně zaostala za předchozím obdobím. Indická ekonomika zaznamenala relativně prudký růst, i když tempo oproti roku 2023 zpomalilo, zatímco hospodářský výkon Japonska mírně poklesl.

VÝVOJ KURZŮ OD PROSINCE 2023 DO PROSINCE 2024

Index na bázi kurzu na konci měsíce: k 31. prosinci 2023 = 100



VÝVOJ SMĚNNÝCH KURZŮ

V roce 2024 se kurz eura vůči americkému dolaru v ročním průměru téměř nezměnil. Dělo se tak po předchozím roce, kdy bylo euro již relativně slabé v důsledku vysoké nejistoty ohledně vývoje světové ekonomiky. Euro pak během roku v průměru mírně oslabilo vůči britské libře, ale ve většině případů posílilo vůči měnám rozvíjejících se trhů. Především argentinské peso a turecká lira ztratily vůči společné evropské měně hodnotu kvůli přetrvávající extrémně vysoké inflaci. Ve srovnání s rokem 2023 v průměru oslabily vůči euru také brazilský real a mexické peso. Vůči jihoafrickému randu se hodnota eura v ročním průměru prakticky nezměnila. Čínský renminbi a měny několika asijských rozvíjejících se trhů vůči euru meziročně mírně oslabily.

VÝVOJ ÚROKOVÝCH SAZEB

Pokračující trend klesající inflace umožnil centrálním bankám v několika zemích snížit ve vykazovaném období základní úrokové sazby. Celosvětově však základní úrokové sazby zůstaly v průměru zvýšené. Téměř ve všech významných západních průmyslových zemích provedly národní centrální banky odpovídající úpravy klíčových úrokových sazeb, aby podpořily domácí ekonomiku. Úrokové sazby byly sníženy také na mnoha rozvíjejících se trzích.

VÝVOJ CEN SUROVIN

Poté, co se komoditní trhy v účetním období 2023 do značné míry uklidnily, ceny některých průmyslových kovů dosahovaly ve vykazovaném období podobné nebo mírně vyšší úrovně. Ceny materiálů pro výrobu baterií a ceny drahých kovů byly v roce 2024 nižší než v roce předchozím, v některých případech dokonce výrazně. V meziročním srovnání výrazně klesly průměrné ceny lithia, kobaltu, niklu a koksovatelného uhlí. Průměrné poklesy cen surovin železné rudy a olova byly relativně méně výrazné. Naopak vzrostly ceny přírodního kaučuku, mědi a hliníku. Cena ropy zůstala prakticky beze změny. Průměrná cena drahých kovů rhodia a palladia v průběhu celého roku rovněž výrazně klesla, zatímco cena platiny se ve srovnání s předchozím obdobím téměř nezměnila.

VÝVOJ TRHŮ S OSOBNÍMI VOZY A LEHKÝMI UŽITKOVÝMI VOZY

V roce 2024 byl objem trhu s osobními automobily celosvětově mírně vyšší než v předchozím roce a většina regionů se vyvíjela příznivě. Západní Evropa se držela na úrovni předešlého roku, zatímco region Blízkého východu vykazoval mírný pokles. Situace v oblasti dodávek se postupně vracela k normálu a v některých světových regionech se zlepšila i cenová dostupnost vozidel.

Celosvětový počet nových registrací lehkých užitkových vozidel v účetním období 2024 byl podobný jako v minulém roce.

Podmínky specifické pro dané odvětví

Specifické prostředí daného odvětví bylo vedle opatření fiskální politiky ovlivněno ekonomickou situací, která přispěla ke smíšeným trendům v počtu prodaných vozů na příslušných trzích v právě ukončeném účetním období. Opatření v rámci fiskální politiky zahrnovala snížení nebo zvýšení daní, zavedení, ukončení a úpravu motivačních programů, prodejní pobídky a dovozní cla. Necelní překážky obchodu na ochranu příslušného domácího automobilového průmyslu navíc znesnadnily obchodní výměnu vozidel, dílů a komponentů.

Evropa / ostatní trhy

V západní Evropě se počet registrací nových osobních automobilů v roce 2024 pohyboval na úrovni předchozího účetního období. Výkonnost jednotlivých velkých trhů s osobními automobily v této oblasti byla smíšená. Zatímco Spojené království zaznamenalo mírný a Španělsko výrazný růst, Německo a Itálie zůstaly na úrovni předchozího roku a objem trhu ve Francii mírně poklesl.

Celkový počet nových registrací lehkých užitkových vozidel byl v západní Evropě výrazně vyšší než v předchozím roce.

V regionu střední a východní Evropy došlo ve vykazovaném období k výraznému nárůstu objemu trhu osobních automobilů. Počty prodaných vozů se vyvíjely pozitivně jak na hlavních trzích střední Evropy, tak ve východní Evropě.

V účetním období 2024 byl objem trhu s lehkými užitkovými vozy ve střední a východní Evropě výrazně vyšší než v předchozím roce.

Německo

Počet registrací nových osobních vozů v Německu od ledna do prosince 2024 byl na úrovni předchozího účetního období. Změna dotací na elektromobily na konci roku 2023 měla negativní vliv na nové registrace čistě elektrických vozidel a poptávka po vozidlech s konvenčním nebo hybridním pohonným ústrojím tento dopad nedokázala úplně kompenzovat. Výroba v Německu v roce 2024 stagnovala na úrovni 4,1 mil. vozidel (–0,0 %), zatímco export osobních automobilů stoupl na 3,2 mil. kusů (+2,0 %).

Počet prodaných lehkých užitkových vozidel v Německu ve vykazovaném období byl znatelně vyšší než v roce 2023.

Severní Amerika

Prodeje osobních a lehkých užitkových vozů (do 6,35 tuny) v regionu Severní Ameriky v účetním období 2024 mírně vzrostl. Díky tomu, že se dosažitelnost a cenová dostupnost nových vozidel v průměru zlepšuje, vykázal trh USA mírně vyšší objem v porovnání s předchozím účetním obdobím. Kanada spolu s Mexikem zaznamenaly znatelné meziroční zlepšení.

Jižní Amerika

V regionu Jižní Ameriky byl objem nových registrací osobních automobilů a lehkých užitkových vozů ve vykazovaném období výrazně vyšší než v uplynulém roce. Počet nových registrací v Brazílii se oproti předchozímu účetnímu období výrazně zvýšil, zatímco argentinský trh byl svědkem citelného poklesu.

Asijsko-pacifický region

V asijsko-pacifickém regionu byl objem trhu s osobními automobily od ledna do prosince 2024 podobný jako v předchozím účetním období. Počet nových registrací na čínském trhu s osobními automobily byl mírně vyšší oproti roku 2023, a to díky opatřením zahrnujícím rozsáhlé státem podporované obchodní pobídky a nižší ceny. Mírný růst vykazoval i indický trh s osobními automobily. Naopak v Japonsku došlo k markantnímu poklesu trhu, což utlumilo růst v regionu.

V roce 2024 byla poptávka po lehkých užitkových vozidlech v asijsko-pacifickém regionu mírně pod úrovní předchozího období. Objem registrací v Číně, dominantním trhu v daném regionu a největším trhu na světě, se ve srovnání s obdobím před rokem výrazně snížil.

VÝVOJ TRHŮ S OSOBNÍMI VOZY A LEHKÝMI UŽITKOVÝMI VOZIDLY OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE

	OBJEM TRHU		ZMĚNA
Počet vozů v tis.	2024	2023	(%)
Trhy s osobními automobily			
Západní Evropa	**11 645 943**	**11 647 426**	**–0,0**
z toho: Německo	2 817 331	2 844 609	–1,0
Francie	1 715 314	1 771 491	–3,2
Velká Británie	1 952 495	1 903 054	+2,6
Itálie	1 567 055	1 574 107	–0,4
Španělsko	1 068 196	982 913	+8,7
Střední a východní Evropa	**2 648 637**	**2 254 182**	**+17,5**
z toho: Česká republika	231 600	221 422	+4,6
Polsko	553 070	476 462	+16,1
Ostatní trhy			
z toho: Turecko	980 341	967 341	+2,8
Jihoafrická republika	344 473	348 929	–1,3
Severní Amerika	**19 394 230**	**18 681 069**	**+3,8**
z toho: USA	16 041 352	15 619 226	+2,7
Kanada	1 856 151	1 698 124	+9,3
Mexiko	1 496 727	1 363 719	+9,8
Jižní Amerika	**3 926 038**	**3 703 531**	**+6,0**
z toho: Brazílie	2 487 536	2 180 225	+14,1
Argentina	389 885	424 815	–8,2
Asijsko-pacifický region	**37 134 002**	**36 390 087**	**+2,0**
z toho: Čína	23 411 007	22 340 281	+4,8
Indie	4 206 814	4 013 741	+4,8
Japonsko	3 712 473	3 990 092	–7,0
Globálně	**79 181 505**	**77 044 347**	**+2,8**
Trhy pro lehká užitková vozidla			
Západní Evropa	**1 795 712**	**1 700 426**	**+5,6**
z toho: Německo	284 448	266 304	+6,8
Střední a východní Evropa	**321 997**	**285 673**	**+12,7**
Asijsko-pacifický region	**4 952 167**	**5 145 800**	**–3,8**
z toho: Čína	2 300 000	2 470 178	–6,9
Globálně	**7 908 989**	**7 993 713**	**–1,1**

VÝVOJ TRHŮ S UŽITKOVÝMI VOZIDLY

Poptávka po středních a těžkých nákladních vozidlech s celkovou hmotností nad 6 t vykazovala v účetním období roku 2024 na trzích, které jsou pro koncern Volkswagen relevantní, mírně slabší růst oproti srovnávacímu období. I světové trhy s nákladními automobily se pohybovaly lehce pod úrovní předchozího roku.

Ve 27 členských státech EU mimo Maltu, ale včetně Velké Británie, Norska a Švýcarska (EU27+3), se počet nových registrací nákladních vozidel výrazně snížil, i když na různých trzích v různé míře. Výrazné oživení trhu z roku 2023 ve vykazovaném období dále nepokračovalo. Nové registrace v Německu, které je největším trhem v tomto regionu, výrazně zaostaly za úrovní předchozího období. Ve Velké Británii došlo k mírnému poklesu, zatímco Francie se držela na úrovni předešlého roku. Turecko zaznamenalo výrazný pokles nových registrací. Znatelný pokles poptávky vykazoval i trh v Jižní Africe. V Severní Americe se trh s nákladními vozidly dělí do hmotnostních skupin 1 až 8. Ve skupinách 6 až 8 (nad 8,85 t), které jsou pro koncern Volkswagen relevantní, byl počet nových registrací mírně nižší než v předchozím účetním období. Naopak, v Brazílii, která je největším trhem v jihoamerickém regionu, byla poptávka po nákladních automobilech ve vykazovaném období výrazně vyšší než v předchozím roce.

Na trzích s autobusy, které jsou pro koncern Volkswagen relevantní, byla poptávka na úrovni roku 2023. Poptávka po autobusech na trzích EU27+3 mírně vzrostla, přičemž situace v jednotlivých zemích se lišila. Segment školních autobusů v USA a Kanadě zaznamenal ve srovnání s předchozím rokem znatelný pokles, zatímco nové registrace autobusů v Mexiku byly výrazně vyšší než v předchozím účetním období. Brazílie vykázala meziročně značný nárůst poptávky po autobusech.

VÝVOJ TRHŮ V SEGMENTU POWER ENGINEERINGU

Trhy v segmentu power engineering ovlivňuje řada různých regionálních a ekonomických faktorů. V důsledku toho se trendy obchodního růstu na příslušných trzích vyvíjejí většinou nezávisle na sobě.

Námořní trh se v roce 2024 dostal mírně nad úroveň předchozího účetního období. Lehce vzestupný trend zaznamenala poptávka po obchodních lodích. V tomto segmentu zaznamenaly pozitivní vývoj trhy s tankery LNG, kontejnerovými loděmi a konvenčními tankery, zatímco trh lodí pro přepravu volně loženého nákladu oslabil. Aktivita se zvýšila na trhu s osobními lodními trajekty a výletními loděmi. Speciální trh se státními loděmi financovaný státem byl vzhledem k současné geopolitické situaci nadále aktivní. Na námořním trhu přetrvávala nejistota ohledně budoucích předpisů týkajících se paliv a emisí, nicméně trend směrem k novým palivovým technologiím nikterak neoslabil.

Trh s výrobou energie byl v účetním období 2024 stále zdrženlivý, zejména v Evropě. Důvodem byla skutečnost, že vlivní političtí činitelé dosud nevypracovali úplnou strategii a předpisy týkající se budoucích investic v této oblasti. Současné zaměření na rozšiřování obnovitelných zdrojů energie se odrazilo v potenciálu poptávky po zařízeních pro vyrovnávání sítě. Tato zařízení se používají k uspokojení dodatečných energetických požadavků v případě, že podíl obnovitelných zdrojů energie nepostačuje k zajištění bezpečných dodávek. Zatím není jasné, kdy budou dekarbonizovaná paliva dostupná v dostatečném objemu a za přijatelné ceny. Pozitivní trend byl zaznamenán v poptávce po zařízeních umožňujících přeměnu přebytečné energie na vodík. V segmentu motorů přetrvává poptávka po plynových a dvoupalivových motorech. Na trhu je též zřejmá poptávka po motorech, které lze přestavět tak, aby mohly využívat budoucí paliva, jako je vodík a zelený amoniak. Vzhledem k diskusím o zdroji CO_2 pro ekologická e-paliva lze v současné době pozorovat určitou zdrženlivost, pokud jde o vývoj projektů pro e-metan a e-metanol. Poptávka po záložních zdrojích energie (elektrocentrálách) zůstala v roce 2024 stabilní.

Na trhu s turbínovými stroji byl o něco menší pohyb než v předchozím účetním období. Díky trvale vysokému využití kapacit výrobních závodů a příznivým cenám produktů z materiálového a zpracovatelského průmyslu zůstala poptávka po turbokompresorech ve vykazovaném období opět stabilní, přičemž počet prodaných strojů oproti předchozímu období mírně klesl. Zejména v oblasti těžby ropy a zemního plynu se meziroční poptávka po turbokompresorech snížila v důsledku poklesu světových cen energií. Výjimkou byly turbokompresory pro přepravu plynu, u nichž byla poptávka vyšší než v předchozím účetním období. Naopak v segmentech ovlivněných dekarbonizací došlo díky veřejným dotacím a trendu elektrifikace vytápění k výraznému nárůstu trhu. Poptávka po parních turbínách používaných k výrobě energie v decentralizovaných výrobnách zaznamenala ve srovnání s předchozím obdobím celosvětově výrazný pokles.

Poprodejní trh pro motory v námořní dopravě a pro energetický sektor byl v roce 2024 na stejně vysoké úrovni jako v předchozím roce.

Na poprodejním trhu turbínových strojů byla poptávka ve vykazovaném období vyšší než v předchozím roce.

VÝVOJ NA TRHU FINANČNÍCH SLUŽEB

Poptávka po finančních službách v automobilovém sektoru byla v roce 2024 vysoká.

Ve sledovaném období se evropský trh s osobními automobily držel na stejné úrovni jako v roce předešlém. Prodej produktů v rámci finančních služeb však stoupl, díky čemuž jejich procentuální podíl na dodávkách vozů překonal hodnotu z roku 2023. Pozitivní trend financování ojetých vozidel pokračoval i v roce 2024. Nadále se rozšiřoval prodej poprodejních produktů, jako je servis, údržba a náhradní díly.

V Německu se dodávky nových vozidel v účetním období 2024 pohybovaly na stejné úrovni jako v předchozím období. Počet nových smluv v oblasti finančních služeb však výrazně vzrostl, zejména u leasingových smluv s individuálními zákazníky. Díky tomu míra penetrace nových vozidel předčila očekávání a pohybovala se výrazně nad úrovní předchozího roku. Segment ojetých vozů zůstal stabilní s nevýznamně vyšším počtem nových smluv než v roce 2023. Počet nových smluv uzavřených na služby a pojištění se také zvýšil, což bylo výsledkem prodeje produktů souvisejících s údržbou a servisem, jakož i s pojištěním osobních vozidel a záručním pojištěním.

V Turecku inflace nadále klesala díky pokračujícímu zpřísňování fiskální politiky vlády. Pokračoval trend prodlužování splatnosti refinancování, což podpořilo úvěrové financování soukromých a komerčních zákazníků. Tento vývoj měl do určité míry pozitivní vliv i na pojišťovací činnost. Naopak leasingové obchody v oblasti vozového parku zůstávaly pod tlakem.

Prodej vozidel v Jižní Africe ve vykazovaném období meziročně poklesl, a v důsledku se snížil i počet financovaných nákupů. Pokles byl způsoben domácí politickou nejistotou, přetrvávajícími nepříznivými ekonomickými podmínkami a vysokými cenami energií. Ekonomické problémy vedly také ke zpřísnění úvěrových podmínek, a tudíž ke znevýhodnění osob s nižšími příjmy.

Trhy s finančními službami v regionu Severní Ameriky se v roce 2024 ve srovnání s předchozím účetním obdobím vyvíjely příznivě. V USA, Kanadě a Mexiku se oproti hodnotám předchozího období zvýšily dodávky, počet leasingových a finančních smluv, penetrace nových vozidel a nové smlouvy na pojištění a poprodejní produkty.

V regionu Jižní Ameriky přetrvávalo silné postavení trhu s finančními službami. V Brazílii počet nových smluv vzrostl díky široké nabídce finančních služeb zaměřených na konkrétní skupiny zákazníků, stejně jako díky zvýšeným dodávkám. Vzrostl také počet uzavřených smluv na předplatné vozidel a správu vozového parku. V Argentině byl objem smluv týkajících se finančních služeb stabilní navzdory náročným, i když pomalu se zlepšujícím makroekonomickým podmínkám.

Čínský automobilový trh zaznamenal ve vykazovaném období další nárůst poptávky po elektrifikovaných a ojetých vozech. Kromě toho se na trhu stále více prosazovaly banky se svými vlastními produkty. To následně ovlivnilo i poptávku po finančních službách v automobilovém průmyslu. V Japonsku zůstal finanční a pojistný trh ve vykazovaném období relativně stabilní navzdory klesající poptávce po vozidlech a rostoucím úrokovým sazbám; pozitivní impuls přinesly inovace v pojišťovnictví.

Objem finančních služeb na trhu těžkých užitkových vozidel se v účetním období roku 2024 oproti předchozímu roku mírně zvýšil. Dlouhé dodací lhůty u užitkových vozidel se v průběhu roku díky zlepšení na straně dodavatelských řetězců vrátily k normálu.

NOVÉ MODELY KONCERNU V ROCE 2024

S celkem deseti značkami nabízí koncern Volkswagen svým zákazníkům široký výběr vozů – od vozů s klasickými spalovacími motory přes hybridní až po čistě elektrické modely – které jsou přizpůsobeny požadavkům zákazníků a slouží různým potřebám mobility. V uplynulém účetním období jsme toto portfolio rozšířili o další modely.

Zlatým hřebem roku 2024 bylo pro divizi Volkswagen osobní vozy 50. výročí modelu Golf. Všechny pakety výbavy a deriváty nejprodávanějšího modelu značky byly modernizovány. Kromě modelu T-Cross byly na trh uvedeny také modernizované verze modelů Tiguan a Passat, postavené na vylepšené modulární příčné platformě, včetně nových variant s plug-in hybridním pohonem. Volkswagen osobní vozy rozšířil své portfolio SUV o model Tayron, všestranný vůz s možností sedmimístného provedení. Rodina plně elektrických vozů ID. získala nového člena, sportovní model ID.3 GTX. Model ID.7 byl uveden na trh jako Tourer; varianty GTX jsou nyní dostupné také pro sedan a kombi.

Škoda v roce 2024 představila nový Superb a nový Kodiaq, premiéru slavil také vrcholný sportovní model Kodiaq RS. Rozsáhlou modernizací dále prošel nejprodávanější model Octavia, stejně jako modelové řady kompaktních vozů Scala a Kamiq. Škoda rozšířila své portfolio v segmentu plně elektrických kompaktních SUV o model Elroq a představila svůj první sériový model s novým designem v duchu jazyka Modern Solid.

CUPRA zahájila rok 2024 produktovou kampaní ve velkém stylu, v rámci které představila elektrifikované SUV Terramar a Tavascan, první plně elektrické SUV této značky. Dalšími dvěma novinkami na trhu byly nový model CUPRA Formentor a CUPRA Leon s vylepšenými plug-in hybridními pohony. Plně elektrický model CUPRA Born se nyní nabízí v silnější verzi CUPRA Born VZ.

SEAT zmodernizoval model Leon – a to jak jako pětidveřový model, tak jako sportovně laděné kombi. Nová generace plug-in hybridních pohonů nyní zákazníkům nabízí větší dojezd na elektřinu. SEAT Ibiza oslavil své 40. výročí limitovanou výroční edicí, zatímco modelu SEAT Arona přibyla limitovaná edice FR.

V roce 2024 oslavila značka Volkswagen užitkové vozy světovou premiéru nových modelů California, Transporter a Caravelle. ID. Buzz je nyní k dispozici také v silné variantě GTX a ve verzi s dlouhým rozvorem. Výrazné modernizace se dočkaly zejména modely Multivan, Crafter a Caddy, přičemž Multivan a Caddy jsou nyní dostupné i jako plug-in hybridy.

Značka Audi představila ve vykazovaném období mnoho nových modelů, počínaje plně elektrickým modelem Q6 e-tron postaveným na elektrické platformě PPE. Ve druhé polovině roku následovala modernizace vozů se spalovacími motory z rodiny A5 a Q5. Mezi dalšími zajímavostmi značky se čtyřmi kruhy se objevila modernizovaná modelová řada A3 a elektrický průkopník e-tron GT, který prošel komplexní modernizací.

I značka Bentley oslavila v roce 2024 uvedení významných modelů: čtvrtá generace modelu Continental GT a nový Flying Spur jsou poháněny hybridním pohonným ústrojím Bentley Ultra Performance Hybrid.

Značka Porsche ve vykazovaném období kompletně přepracovala čtyři ze svých šesti modelových řad – Macan, 911, Panameru a Taycan – a vybavila je četnými technologickými inovacemi.

Skupina TRATON GROUP pokračovala v roce 2024 v rozvoji elektromobility, digitalizaci své modelové řady a vybavování všech značek ve skupině 13litrovým motorem.

Scania uvedla na trh nová bateriová elektrická nákladní vozidla vhodná pro těžbu a lesnictví a představila varianty modelu Scania Touring, které mohou být poháněny jak zemním plynem, tak bioplynem.

MAN představil MAN eTGL – elektricky poháněný 12tunový nákladní vůz, který doplňuje elektrické portfolio značky určené pro lehkou přepravu, a dále nákladní vůz hTGX poháněný vodíkovým spalovacím motorem.

Společnost International (dříve Navistar) představila přepracovanou řadu HV s integrovaným 13litrovým pohonným ústrojím, speciálně navrženou pro silniční stavby. Fleetovým zákazníkům byly předány i první vozy řady LT.

Volkswagen Truck & Bus uvedl svůj model eDelivery a rodinu nákladních vozidel Meteor na dalších trzích.

V roce 2024 představila značka Ducati model 698 Mono, svůj první jednoválcový Hypermotard. Rodina DesertX byla rozšířena o speciální prémiový model Rally. Další zajímavostí byly prémiové modely Multistrada V4 RS a Diavel pro Bentley.

DODÁVKY VOZIDEL KONCERNEM VOLKSWAGEN

Koncern Volkswagen dodal v účetním období roku 2024 zákazníkům na celém světě 9 027 424 vozidel. To bylo o 2,3 %, resp. o 212 110 kusů méně než v minulém účetním období. Prodej osobních i užitkových vozů meziročně klesl.

DODÁVKY VOZIDEL KONCERNEM VOLKSWAGEN[1]

	2024	2023	%
Osobní automobily	8 693 208	8 901 350	–2,3
Užitková vozidla	334 216	338 184	–1,2
Celkem	**9 027 424**	**9 239 534**	**–2,3**

1 Včetně čínských společných podniků účtovaných ekvivalenční metodou. Počty vozidel dodaných v minulém účetním období byly aktualizovány a odpovídají následujícím statistickým údajům.

Dodávky elektrifikovaných vozů koncernu Volkswagen byly mírně nižší než v předchozím období, zejména kvůli neochotě zákazníků k nákupu napříč odvětvím; ve vykazovaném období jsme zákazníkům po celém světě dodali 744 794 plně elektrických vozů (včetně těžkých užitkových vozidel). Bylo to o 26 280 kusů, resp. o 3,4 % méně než v minulém účetním období. Podíl těchto vozů na celkových dodávkách koncernu zůstal stabilní na 8,3 (8,3) %. Zákazníkům bylo dodáno 269 622 plug-in hybridních modelů (+5,0 %). Ačkoli celkový počet dodaných elektrifikovaných vozidel poklesl o 1,3 %, jejich podíl na celkových dodávkách koncernu zůstal meziročně stabilní na 11,2 (11,1) %. K nejprodávanějším plně elektrickým vozům koncernu patřily modely ID.4 a ID.3 značky Volkswagen osobní vozy, Škoda Enyaq, CUPRA Born, ID. Buzz značky Volkswagen užitkové vozy, Audi Q4 e-tron a Porsche Taycan.

Dále následuje samostatný komentář týkající se dodání vozidel složkou osobních automobilů, resp. dodání vozidel složkou užitkových vozidel.

DODÁVKY VOZIDEL SLOŽKOU OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ GLOBÁLNĚ

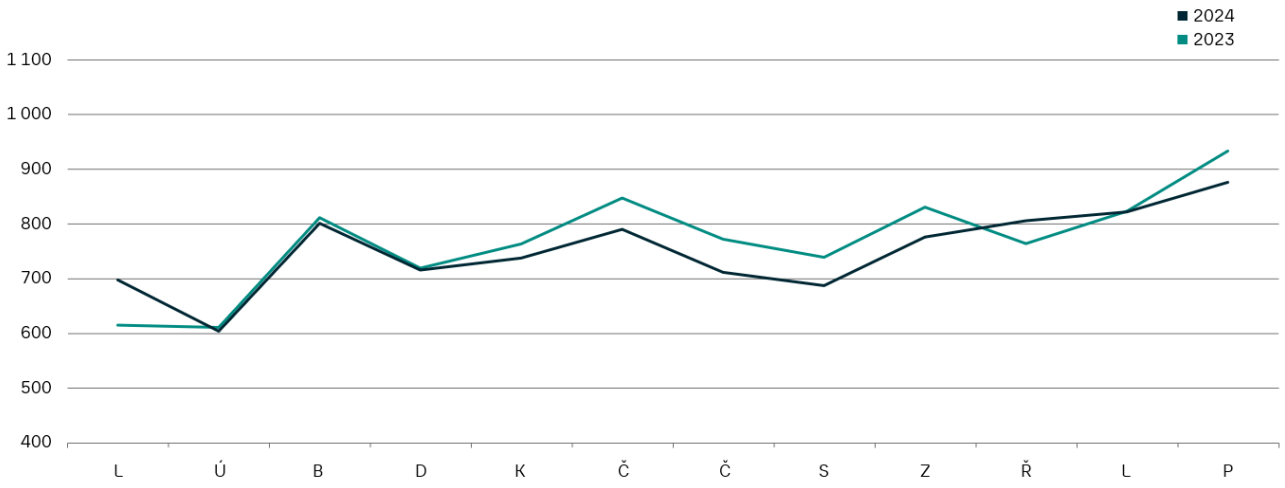
Koncern Volkswagen je svými značkami osobních vozů zastoupen na všech relevantních automobilových trzích světa, včetně Evropy a dalších trhů, Severní a Jižní Ameriky a asijsko-pacifického regionu.

Počet prodaných osobních vozidel a lehkých užitkových vozidel koncernu Volkswagen v účetním období roku 2024 celosvětově dosáhl 8 693 208 kusů a to v nelehkých tržních podmínkách. Bylo to o 2,3 %, resp. o 208 142 kusů méně než v minulém účetním období. Celkový trh mírně vzrostl. Zatímco Škoda, SEAT/CUPRA a Lamborghini zvýšily dodávky vozidel a Volkswagen užitkové vozy udržel úroveň předchozího roku, Volkswagen osobní vozy, Audi, Bentley a Porsche výsledků z předchozího účetního období nedosáhly. Na regionální úrovni jsme ve střední a východní Evropě, Severní Americe, Jižní Americe, Africe a na Blízkém východě zaznamenali nárůst poptávky po osobních a lehkých užitkových vozech koncernu Volkswagen. Dodávky zákazníkům v západní Evropě zůstaly na úrovni minulého účetního období, zatímco v asijsko-pacifickém regionu za výsledky z předchozího období zaostávaly.

Na světovém trhu, který zaznamenal citelný růst, jsme dosáhli podílu na trhu osobních automobilů ve výši 10,5 (11,1) %.

DODÁVKY KONCERNU VOLKSWAGEN PO MĚSÍCÍCH

Vozy v tisících



Tabulka na konci tohoto oddílu obsahuje přehled počtu osobních vozidel koncernu Volkswagen dodaných zákazníkům v regionech a na významných individuálních trzích. Níže uvádíme počty prodaných koncernových modelů na těchto trzích a v těchto regionech.

Dodávky vozidel v Evropě/na ostatních trzích

V západní Evropě dodal koncern Volkswagen zákazníkům ve vykazovaném období 3 144 705 osobních automobilů a lehkých užitkových vozů, tedy o 0,1 % více než v předchozím roce. Vývoj celkového trhu odpovídal úrovni předchozího účetního období. Největší zájem zákazníků o elektromobily koncernu Volkswagen panoval v západní Evropě, kde jsme ve vykazovaném období dodali zákazníkům více než 50 % našich plně elektrických modelů, konkrétně 437 337 kusů (včetně těžkých užitkových vozidel). Počet plně elektrických modelů dodaných zákazníkům se meziročně snížil o 4,2 %. Jejich podíl na dodávkách koncernu v tomto regionu klesl na 13,4 (14,0) %. Přijaté objednávky na plně elektrické modely koncernu Volkswagen se však v západní Evropě vyvíjely povzbudivě a meziročně vzrostly o více než 80 %. Největší objem prodeje mezi koncernovými vozidly zaznamenaly modely T-Roc, Tiguan a Golf hatchback značky Volkswagen osobní vozy. Mezi další modely, které zaznamenaly povzbudivou poptávku, patřily ID.7 Tourer, ID.7 sedan a Golf Estate značky Volkswagen osobní vozy, Fabia hatchback a Octavia Combi značky Škoda, SEAT Ibiza a SEAT Leon, CUPRA Leon a CUPRA Ateca, Caddy a Multivan značky Volkswagen užitkové vozy, Q6 e-tron značky Audi, stejně jako Porsche Cayenne. Mezi nové nebo nástupnické modely uvedené na trh během vykazovaného období patří modely T-Cross, Golf, Tiguan, Passat a ID.7 Tourer značky Volkswagen osobní vozy, Škoda Scala, Kamiq, Kodiaq, Octavia a Superb, SEAT Leon, CUPRA Leon, CUPRA Formentor, CUPRA Tavascan a CUPRA Terramar, A3, A5, Q6 e-tron a Q7 od Audi a 911, Taycan, Macan a Panamera od Porsche. Podíl koncernu Volkswagen na trhu osobních automobilů v západní Evropě vzrostl na 24,4 (24,5) %.

V regionu střední a východní Evropy se počet vozidel předaných zákazníkům v roce 2024 meziročně zvýšil o 2,4 %. Trh jako celek zároveň vykázal v daném období výrazný růst objemů. U řady modelů se poptávka vyvíjela povzbudivě, včetně modelu Tiguan značky Volkswagen osobní vozy a vozů Škoda Superb Combi, Octavia sedan a Kodiaq. Podíl koncernu Volkswagen na trhu osobních automobilů v regionu střední a východní Evropa klesl na 17,0 (19,6) %.

CELOSVĚTOVÉ DODÁVKY NEJÚSPĚŠNĚJŠÍCH MODELOVÝCH ŘAD KONCERNU V R0CE 2024

Vozy v tisících

V Turecku, kde trh s osobními vozy mírně expandoval, dodal koncern Volkswagen zákazníkům v uplynulém účetním období o 7,7 % více vozů než v roce 2023. Nejžádanějším modelem koncernu bylo Polo od značky Volkswagen osobní vozy. Na jihoafrickém trhu se počet prodaných koncernových modelů snížil o 1,8 %, přičemž celkově se trh pohyboval na úrovni předchozího období. I v tomto regionu bylo nejžádanějším koncernovým modelem Polo Vivo od značky Volkswagen osobní vozy.

Dodávky vozidel v Německu

V Německu, kde byl celkový objem trhu s osobními automobily v účetním období roku 2024 podobný jako v předchozím roce, dodal koncern Volkswagen zákazníkům 1 122 422 vozů, což představuje pokles o 1,7 % oproti stejnému období předchozího roku. Počet plně elektrických vozidel dodaných zákazníkům se ve srovnání s minulým účetním obdobím snížil o 11,9 % na 136 642 kusů. Největší prodejní objemy mezi koncernovými vozidly zaznamenaly modely T-Roc, Golf hatchback, Passat a Tiguan značky Volkswagen osobní vozy a dále pak Škoda Octavia Combi. Povzbudivé poptávce se těšily mimo jiné modely Golf Estate, ID.7 Tourer a sedan ID.7 od značky Volkswagen osobní vozy, dále Škoda Karoq a Škoda Fabia hatchback, SEAT Ibiza, CUPRA Leon, Multivan od značky Volkswagen užitkové vozy, Audi Q6 e-tron a Porsche Cayenne. Ve statistice německého registru vozidel vedeného spolkovým úřadem pro motorovou dopravu *Kraftfahrt-Bundesamt* (KBA) se sedm koncernových modelů umístilo na prvním místě příslušného segmentu: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Touran, Multivan/Transporter a Porsche 911. Model Golf byl v roce 2024 z hlediska počtu registrací opět nejoblíbenějším osobním automobilem v Německu.

Dodávky vozidel v Severní Americe

V Severní Americe se počet modelů koncernu Volkswagen dodaných zákazníkům ve vykazovaném období meziročně zvýšil o 6,9 % na 961 916 vozů; celkově tento trh zaznamenal mírný růst. Objem dodávek čistě elektrických modelů v Severní Americe (včetně těžkých užitkových vozidel) poklesl oproti předchozímu účetnímu období o 23,4 % na 64 707 kusů. Jejich podíl na celkových dodávkách koncernu v této oblasti klesl na 6,1 (8,5) %. Nejžádanějšími koncernovými modely v Severní Americe byly Tiguan Allspace, Taos a Jetta značky Volkswagen osobní vozy. Mezi nové nebo nástupnické modely uvedené na trh ve vykazovaném období patřily Jetta značky Volkswagen osobní vozy, A3, Q6 e-tron, Q7 a Q8 odAudi a Taycan, Macan a Panamera od Porsche. Tržní podíl koncernu v tomto regionu vzrostl na 5,0 (4,8) %.

Na americkém trhu, který zaznamenal mírný růst, dodal koncern Volkswagen zákazníkům v účetním období roku 2024 o 2,9 % více vozidel než v předchozím účetním období. Počet plně elektrických vozidel dodaných zákazníkům v USA se ve srovnání s minulým účetním obdobím snížil o 30,5 % na 49 403 kusů. Mezi modely koncernu, které zaznamenaly největší nárůst v absolutních číslech, patřily Jetta, Tiguan Allspace a Atlas značky Volkswagen osobní vozy a Audi Q3.

V Kanadě se ve vykazovaném období počet vozidel dodaných zákazníkům koncernu Volkswagen oproti roku 2023 zvýšil o 14,7 %. Trh jako celek zároveň vykázal v daném období znatelný růst. Koncernovými modely s nejvyšší poptávkou byly Taos a Tiguan Allspace značky Volkswagen osobní vozy.

Na trhu v Mexiku, který celkově vykazoval znatelný růst, jsme ve vykazovaném účetním období prodali zákazníkům o 18,3 % více vozů než v předchozím účetním období. Povzbudivě se rozvíjela poptávka mimo jiné po modelech Virtus a Taigun od značky Volkswagen osobní vozy.

Dodávky vozidel v Jižní Americe

Na jihoamerickém trhu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, který zaznamenal výrazný růst, se počet koncernových modelů předaných zákazníkům v roce 2024 meziročně zvýšil o 12,5 % na 524 108 kusů. Z koncernových vozů se prodalo nejvíce modelů Polo, T-Cross a Nivus značky Volkswagen osobní vozy. Ve vykazovaném období byly jako nové nebo nástupnické vozy uvedeny na trh mimo jiné modely T-Cross, Nivus a Jetta značky Volkswagen osobní vozy a Audi A3 a Audi Q6 e-tron. Podíl koncernu na trhu v Jižní Americe se zvýšil na 13,3 (12,6) %.

Na brazilském trhu, který si vedl výrazně lépe než v předchozím roce, dodal koncern Volkswagen svým zákazníkům ve vykazovaném období o 15,6 % více vozů. Z koncernových vozů se prodalo nejvíce modelů Polo, T-Cross a Saveiro značky Volkswagen osobní vozy.

V Argentině se počet vozidel koncernu Volkswagen dodaných zákazníkům v roce 2024 meziročně zvýšil o 13,4 %, přičemž celkově tento trh vykazoval citelný pokles. Nejvyšší počet prodaných vozidel ze všech modelů koncernu zaznamenaly Polo a Taos značky Volkswagen osobní vozy a Amarok značky Volkswagen užitkové vozy.

Dodávky vozidel v asijsko-pacifickém regionu

V uplynulém účetním období zaznamenal koncern Volkswagen pokles počtu vozidel dodaných zákazníkům v asijsko-pacifickým regionu o 10,3 % na 3 213 816 vozidel ve srovnání s rokem 2023. Celkový objem trhu s osobními automobily byl na podobné úrovni jako v předchozím účetním období. Počet plně elektrických vozidel (včetně těžkých užitkových vozidel) dodaných v této oblasti se ve srovnání s minulým účetním obdobím zvýšil o 8,2 % na 224 264 kusů. Podíl těchto vozů na celkových dodávkách koncernu vzrostl na 7,0 (5,8) %. Největší prodejní objemy mezi koncernovými vozidly zaznamenaly modely Passat, Sagitar a Lavida značky Volkswagen osobní vozy. Podíl koncernu Volkswagen na trhu osobních automobilů v asijsko-pacifickém regionu klesl na 8,6 (9,8) %.

V Číně se celkový trh s osobními vozy oproti předchozímu roku mírně rozrostl. Počet dodaných vozidel koncernu Volkswagen zákazníkům v Číně poklesl oproti roku 2023 o 9,5 % na 2 926 763 kusů. Vysoká intenzita konkurence měla ve vykazovaném období i nadále negativní dopad. Počet plně elektrických vozidel (včetně těžkých užitkových vozidel) předaných zákazníkům v Číně dosáhl 207 377 kusů, což představuje meziroční zvýšení o 8,1 %. Podíl těchto vozů na celkových dodávkách koncernu vzrostl na 7,1 (5,9) %. Největší objem prodeje mezi koncernovými vozy vykázaly modely Passat, Sagitar a Lavida značky Volkswagen osobní vozy a sedan Audi A6. Povzbudivý nárůst poptávky zaznamenaly také modely Lavida XR, Tayron, T-Cross a ID.3 od značky Volkswagen osobní vozy a Q5 a sedan A7 od Audi. Ve vykazovaném období byly jako nové nebo nástupnické vozy uvedeny na trh mimo jiné modely T-Cross, Golf, ID. UNYX, Tiguan Allspace, Passat, Magotan a Touareg od značky Volkswagen osobní vozy, dále Audi A3L, Audi Q7 a Audi Q8 a modely Porsche Taycan, Macan a Panamera.

Na indickém trhu osobních automobilů, který vykazoval mírný růst, zaznamenal koncern Volkswagen v účetním období roku 2024 meziroční pokles poptávky o 15,9 %. Nejžádanějšími koncernovými modely na tomto trhu byly Virtus a Taigun značky Volkswagen osobní vozy a Kushaq značky Škoda.

V Japonsku se v roce 2024 počet koncernových vozidel dodaných zákazníkům meziročně snížil o 16,7 %. Tento trh tak ve srovnání s předchozím rokem zaznamenal značný propad. Největší prodejní objemy mezi koncernovými vozidly zaznamenaly modely T-Cross a T-Roc značky Volkswagen osobní vozy.

POČTY VOZIDEL DODANÝCH SLOŽKOU OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ ZÁKAZNÍKŮM PODLE TRHŮ[1]

	POČTY DODANÝCH VOZIDEL		ZMĚNA
	2024	2023	(%)
Evropa / ostatní trhy	**3 993 368**	**3 953 397**	**+1,0**
Západní Evropa	**3 144 705**	**3 141 434**	**+0,1**
z toho: Německo	1 122 422	1 141 418	–1,7
Francie	277 097	263 643	+5,1
Velká Británie	493 758	489 088	+1,0
Itálie	271 868	269 479	+0,9
Španělsko	252 619	232 483	+8,7
Střední a východní Evropa	**485 615**	**474 357**	**+2,4**
z toho: Česká republika	112 923	123 471	–8,5
Rusko	–	3 504	x
Polsko	156 867	140 518	+11,6
Ostatní trhy	**363 048**	**337 606**	**+7,5**
z toho: Turecko	178 713	166 001	+7,7
Jihoafrická republika	67 878	69 150	–1,8
Severní Amerika	**961 916**	**899 652**	**+6,9**
z toho: USA	658 314	639 622	+2,9
Kanada	126 207	110 019	+14,7
Mexiko	177 395	150 011	+18,3
Jižní Amerika	**524 108**	**465 854**	**+12,5**
z toho: Brazílie	412 334	356 694	+15,6
Argentina	65 719	57 931	+13,4
Asijsko-pacifický region	**3 213 816**	**3 582 447**	**–10,3**
z toho: Čína	2 926 763	3 233 933	–9,5
Indie	85 395	101 553	–15,9
Japonsko	54 667	65 635	–16,7
Globálně	**8 693 208**	**8 901 350**	**–2,3**
Volkswagen osobní vozy	4 796 931	4 866 803	–1,4
Škoda	926 567	866 820	+6,9
SEAT/CUPRA	558 159	519 176	+7,5
Volkswagen užitkové vozy	408 285	409 418	–0,3
Audi	1 671 218	1 895 240	–11,8
Lamborghini	10 687	10 112	+5,7
Bentley	10 643	13 560	–21,5
Porsche	310 718	320 221	–3,0

1 Včetně čínských společných podniků účtovaných ekvivalenční metodou. Počty vozidel dodaných v minulém účetním období byly aktualizovány a odpovídají následujícím statistickým údajům.

DODÁVKY UŽITKOVÝCH VOZIDEL

V účetním období 2024 dodal koncern Volkswagen zákazníkům na celém světě o 1,2 % méně užitkových vozidel než v předchozím roce. Celkově jsme dodali zákazníkům 334 216 užitkových vozidel. Z tohoto množství tvořily 278 605 kusů (–1,0 %) nákladní vozidla a 27 939 kusů (–7,7 %) autobusy. Dodávková vozidla řady MAN TGE zaznamenala ve srovnání s předchozím rokem mírný nárůst dodávek, a to na 27 672 kusů vozidel (+3,9 %). Celkově byl lesající trend v prvních šesti měsících roku 2024 zmírněn pozitivním vývojem ve druhé polovině roku.

Ve 27 členských státech EU bez Malty, ale včetně Velká Británie, Norska a Švýcarska (EU27+ 3), se počet prodaných vozidel ve vykazovaném období snížil oproti stejnému období minulého roku o 12,2 % na celkových 136 700 kusů; z toho 104 533 představovaly nákladní vozidla a 4 924 kusů autobusy. Pokles odbytu nákladních vozidel je způsoben pokračující zdráhavostí kupujících v regionu EU27+3. Kromě toho přísnější regulační požadavky na automobilové softwarové systémy způsobily ve druhé polovině roku 2024 v regionu v prodeji autobusů prodlevu. Značka MAN na uvedeném trhu dodala zákazníkům 27 243 dodávkových vozidel řady MAN TGE.

V Turecku počet dodaných vozidel zákazníkům v účetním období 2024 v meziročním srovnání významně klesl, konkrétně na 5 133 (5 737) kusů. Z toho tvořila 4 712 kusů nákladní vozidla a 142 kusů autobusy; současně bylo dodáno 279 dodávkových vozidel řady MAN TGE. V Jihoafrické republice se počet dodaných užitkových vozidel koncernu Volkswagen oproti minulému účetnímu období snížil o 9,5 % na celkově 4 425 kusů. Z dodaných kusů připadlo 3 779 na nákladní vozidla a 646 na autobusy.

Prodeje v Severní Americe se zvýšily ve vykazovaném období na 95 073 (93 440) vozidel, z toho připadlo 82 211 na nákladní vozidla a 12 862 na autobusy. Počet prodaných vozů ve Spojených státech zaznamenal markantní pokles v důsledku oslabujících přepravních aktivit. Prodej nákladních vozů se v Mexiku vyvíjel velmi povzbudivě a byl mnohem silnější než ve stejném období předchozího účetního období.

Počet vozidel dodaných v Jižní Americe v roce 2024 vzrostl na celkových 70 156 kusů (+34,1 %); z toho připadlo 62 719 na nákladní vozidla a 7 437 na autobusy. V Brazílii, největším trhu tohoto regionu, se dodávky zákazníkům ve vykazovaném období výrazně zvýšily, a to hlavně díky ekonomickému oživení, konkrétně o 40,8 % na 58 546 kusů. Z dodaných kusů připadlo 52 762 na nákladní vozidla a 5 784 na autobusy.

V regionu Asie a Tichomoří prodal koncern Volkswagen ve vykazovaném období 9 458 vozidel, z toho 8 545 nákladních vozidel a 913 autobusů. Celkově to bylo o 21,6 % méně než v minulém účetním období.

POČTY VOZIDEL DODANÝCH SLOŽKOU UŽITKOVÝCH VOZIDEL ZÁKAZNÍKŮM PODLE TRHŮ[1]

	POČTY DODANÝCH VOZIDEL		ZMĚNA
	2024	2023	(%)
Evropa / ostatní trhy	**159 529**	**180 357**	**–11,5**
z toho: EU27+3	136 700	155 726	–12,2
z toho: Německo	36 168	43 711	–17,3
Turecko	5 133	5 737	–10,5
Jihoafrická republika	4 425	4 891	–9,5
Severní Amerika	**95 073**	**93 440**	**+1,7**
z toho: USA	68 805	73 483	–6,4
Mexiko	19 007	14 478	+31,3
Jižní Amerika	**70 156**	**52 330**	**+34,1**
z toho: Brazílie	58 546	41 578	+40,8
Asijsko-pacifický region	**9 458**	**12 057**	**–21,6**
Globálně	**334 216**	**338 184**	**–1,2**
Scania	102 120	96 568	+5,7
MAN	95 705	115 653	–17,2
International (dříve Navistar)	90 562	88 890	+1,9
Volkswagen Truck & Bus	45 829	37 073	+23,6

1 Počty vozidel dodaných v minulém účetním období odpovídají aktualizovaným statistickým údajům.

DODÁVKY V SEGMENTU POWER ENGINEERING

Zakázky v segmentu power engineering jsou obvykle součástí velkých investičních projektů. Dodací lhůty se obvykle pohybují od necelého jednoho roku až po několik let a běžným jevem jsou dílčí dodávky realizované podle stupně dokončení. Tržby ze zakázek na zhotovení jsou realizovány s příslušným časovým posunem od přijetí zakázky.

Hlavním zdrojem tržeb v segmentu power engineering v roce 2024 byly motory a námořní systémy a dále turbínové stroje, které dohromady vygenerovaly více než tři čtvrtiny celkových tržeb.

NOVÉ OBJEDNÁVKY V SEGMENTU OSOBNÍCH VOZŮ V ZÁPADNÍ EVROPĚ

Objednávky přijaté v západní Evropě ve vykazovaném období vzrostly o 16,1 % oproti období roku 2023, přičemž téměř všechny hlavní trhy vykázaly v meziročním srovnání zlepšení. Zatímco Itálie a Velká Británie vykazovaly jednociferný růst, Německo, Francie a Španělsko dosáhly ve srovnání s předchozím účetním obdobím růstu přes 10 %. Objem zakázek na bateriové elektrické vozy vzrostl o cca 88 % oproti předešlému roku. Vzestupný trend podpořilo i úspěšné uvedení nových modelů na trh.

NOVÉ OBJEDNÁVKY UŽITKOVÝCH VOZIDEL

Nové objednávky středních a těžkých nákladních vozidel, autobusů a užitkových vozidel z řady dodávek MAN TGE se v roce 2024 meziročně nepatrně snížily na 263 601 kusů. Hlavním důvodem byl pokles obchodu s nákladními vozy. Největší pokles objednávek nákladních vozidel postihl region EU27+3, a to především kvůli slabé ekonomické situaci v regionu. Objem přijatých objednávek nákladních vozidel v Severní Americe meziročně mírně vzrostl. Slabá poptávka po těžkých nákladních vozidlech byla více než kompenzována vyšší poptávkou po středně těžkých nákladních vozech a speciálních vozidlech. Na druhé straně příjem objednávek v Jižní Americe prudce stoupl. Objednávky stimuloval zejména příznivý ekonomický vývoj v Brazílii, jejíž trh byl v předchozím roce značně zatížen novými emisními předpisy, které vstoupily v platnost. Značka MAN TGE zaznamenala snížení přijatých objednávek.

Počet přijatých objednávek na autobusy ovšem podstatně narostl, především díky růstu v segmentu autobusů v regionu EU27+3 a díky objednávkám školních autobusů v Jižní Americe. Počet objednávek autobusů v Severní Americe meziročně výrazně vzrostl, a to i přes omezený příjem objednávek z důvodu přetrvávajícího vysokého objemu nevyřízených zakázek.

NOVÉ OBJEDNÁVKY V SEGMENTU POWER ENGINEERINGU

Činnost v segmentu power engineeringu je dlouhodobě určována makroekonomickým prostředím. Při tom jednotlivé velké zakázky způsobují kolísání ve vývoji nových objednávek, které v průběhu roku nekoreluje s dlouhodobým vývojem.

V roce 2024 činily nové objednávky v segmentu power engineeringu 5,3 (5,0) mld. €. Motory a námořní systémy a Turbínové stroje generovaly v trvale obtížném tržním prostředí více než tři čtvrtiny celkového objemu zakázek.

Například v segmentu námořní dopravy byla v roce 2024 objednána první dodávka dvou motorů 14V49/60 připravených k provozu na metanol a první dodávka tří motorů 10L49/60DF, každá pro jednu loď. V elektrárenství se podařilo získat zakázky na 64 motorů a montážních setů pro 29 motorů různých typů s celkovým výkonem 1,356 MW zhotovených v režimu CKD (completely knocked down). V oblasti turbínových strojů pro nové aplikace vedly projekty dekarbonizace a urychlení přechodu na novou energetiku k nárůstu počtu objednávek. Mezi ně patří několik projektů na zachycování a ukládání uhlíku a objednávky velkých tepelných čerpadel v Evropě, Severní Americe a Asii. Zaevidována byla také objednávka na dodávku kompresorů a turbín pro systém skladování energie v Anglii. Mezi významné zakázky v tradičním podnikání patří kompresory pro výrobu kyseliny dusičné a objednávka na největší odstředivý kompresor s integrovaným převodem pro potřeby separace vzduchu.

FINANČNÍ SLUŽBY KONCERNU VOLKSWAGEN

Divize Finanční služby zahrnuje financování prodejců a zákazníků, leasing, bankovní a pojišťovací služby, řízení flotil vozidel a služby koncernu Volkswagen v oblasti mobility. Divize zahrnuje finanční služby poskytované společnostmi Volkswagen Group Mobility (dříve Volkswagen Financial Services), Scania, International (dříve Navistar) a Porsche Holding Salzburg a týká se i smluv uzavřených našimi mezinárodními společnými podniky.

V účetním období 2024 byla poptávka po produktech a službách divize Finanční služby vysoká. Počet celosvětově nově uzavřených úvěrových, leasingových, servisních a pojišťovacích smluv dosáhl 11,1 mil. smluv. Od 1. ledna 2024 byly zohledněny další typy pojistných smluv; počet smluv k 31. prosinci 2023 byl upraven. Podíl pronajatých a úvěrovaných vozidel na počtu dodaných koncernových vozidel (míra penetrace) na trzích divize Finanční služby se ve vykazovaném období zvýšil na 34,1 (32,8) %. Celkový počet smluv k 31. prosinci 2024 činil 28,5 (28,1) mil.

V Evropě a na ostatních trzích bylo podepsáno celkem 7,9 mil. nových smluv. Celkový počet smluv na konci vykazovaného období činil 20,4 (20,1) mil., což převyšuje hodnotu k 31. prosinci 2023. 7,3 (7,1) mil. těchto smluv se týkalo financování zákazníků a leasingu.

Počet nově uzavřených smluv v Severní Americe dosáhl v roce 2024 1,5 mil. Počet smluv k 31. prosinci 2024 činil 4,3 (4,1) mil., což je více než na konci předchozího účetního období. Oblasti financování/leasingu zákazníků se týkalo 1,7 (1,6) mil. smluv.

V regionu Jižní Ameriky bylo ve vykazovaném období uzavřeno 0,9 mil. nových smluv. V porovnání se situací k 31. prosinci 2023 se celkový počet smluv na konci vykazovaného období zvýšil na 1,7 (1,4) mil., z čehož 0,7 (0,6) mil. se týkalo financování zákazníků/leasingu.

Počet nových smluv uzavřených v asijsko-pacifickém regionu v roce 2024 činil 0,8 mil. Celkový počet smluv na konci prosince 2024 činil 2,2 (2,5) mil. 1,2 (1,5) mil. těchto smluv se týkalo financování zákazníků a leasingu.

PRODEJE OBCHODNÍ ORGANIZACI

Prodeje koncernu Volkswagen obchodní organizaci ve vykazovaném období oslabily o 3,5 % na 9 036 653 kusů (včetně čínských společných podniků účtovaných ekvivalenční metodou) v důsledku náročného tržního prostředí. Počet prodaných vozů mimo Německo klesl o 4,2 % na 7 841 792 kusů. Méně vozidel se prodalo především v Číně a v dalších zemích asijsko-pacifického regionu. Prodeje koncernu Volkswagen obchodní organizaci, bez společností v Číně účtovaných ekvivalenční metodou, dosáhl 6 294 998 (6 297 420) vozů a byl na úrovni předchozího účetního období. Růst zaznamenaly zejména Brazílie, Francie a Mexiko. Počet prodaných vozů v Německu se meziročně zvýšil o 1,4 %. Tuzemský podíl na celkových prodejích koncernu se zvýšil na 13,2 (12,6) %.

VÝROBA

Koncern Volkswagen vyrobil od ledna do prosince 2024 8 953 693 vozidel (včetně čínských společných podniků účtovaných metodou ekvivalence), což je pokles o 3,8 % ve srovnání s předchozím obdobím. Výroba v Německu se snížila o 11,9 % na 1 686 358 vozů. Podíl vozidel vyrobených v Německu na celkové produkci koncernu se snížil na 18,8 (20,6) %. Koncern Volkswagen, včetně společností v Číně zaúčtovaných ekvivalenční metodou, vyrobil celkem 6 213 442 (6 236 786) vozů a výroba tak zůstala na podobné úrovni jako v předchozím účetním období.

ZÁSOBY

Globální stav zásob nových vozidel v koncernových společnostech a obchodní organizaci na konci vykazovaného období nedosáhl stavu ke konci roku 2023.

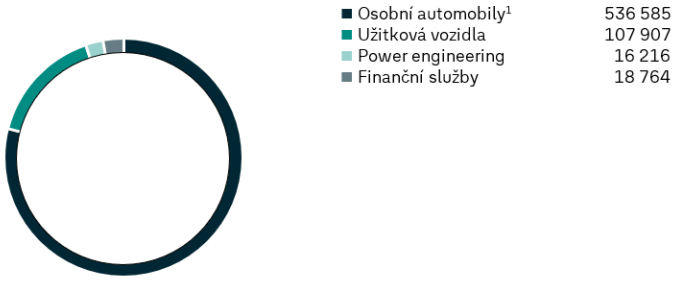
CELKOVÝ POČET ZAMĚSTNANCŮ

V účetním období roku 2024 zaměstnával koncern Volkswagen včetně čínských společných podniků průměrně 682 724 zaměstnanců (+0,6 %). V Německu bylo zaměstnáno průměrně 295 178 osob; jejich podíl na celkovém počtu zaměstnanců koncernu ve výši 43,2 (43,6) % se pohyboval na úrovni minulého období.

K 31. prosinci 2024 se snížil počet aktivních zaměstnanců v koncernu Volkswagen o 1,2 % na 646 501. Navíc bylo 15 770 zaměstnanců v pasivní fázi částečného důchodu a 17 201 osob v učňovském poměru. Na konci vykazovaného období měl koncern Volkswagen, včetně společností v Číně zaúčtovaných ekvivalenční metodou, celosvětově celkem 679 472 zaměstnanců, což je o 0,7 % méně než k 31. prosinci 2023. V Německu pracovalo 293 338 (–1,8 %) zaměstnanců, zatímco mimo Německo 386 134 (+0,2 %). Na konci roku 2024 měl koncern Volkswagen, vyjma společností v Číně zaúčtovaných ekvivalenční metodou, celkem 614 082 zaměstnanců, tj. o 0,2 % více než na konci předchozího období.

ZAMĚSTNANCI DLE DIVIZÍ/SEGMENTŮ

K 31. prosinci 2024



1 Včetně společností v Číně zaúčtovaných ekvivalenční metodou.

MNOŽSTEVNÍ ÚDAJE KONCERNU VOLKSWAGEN OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE[1]

v tis.	2024	2023	%
Prodej vozidel (počet kusů)	9 037	9 362	–3,5
Výroba (počet kusů)	8 954	9 309	–3,8
Celkový počet zaměstnanců (k 31. prosinci)	679,5	684,0	–0,7

1 Včetně čínských společných podniků účtovaných ekvivalenční metodou.

Akcie a dluhopisy

Sílící konkurence v automobilovém průmyslu se stále agresivnějšími cenami, zejména v Číně, vyvíjela ve vykazovaném období tlak na cenu kmenových a prioritních akcií společnosti Volkswagen AG.

AKCIOVÉ TRHY A VÝVOJ KURZU AKCIÍ KONCERNU VOLKSWAGEN

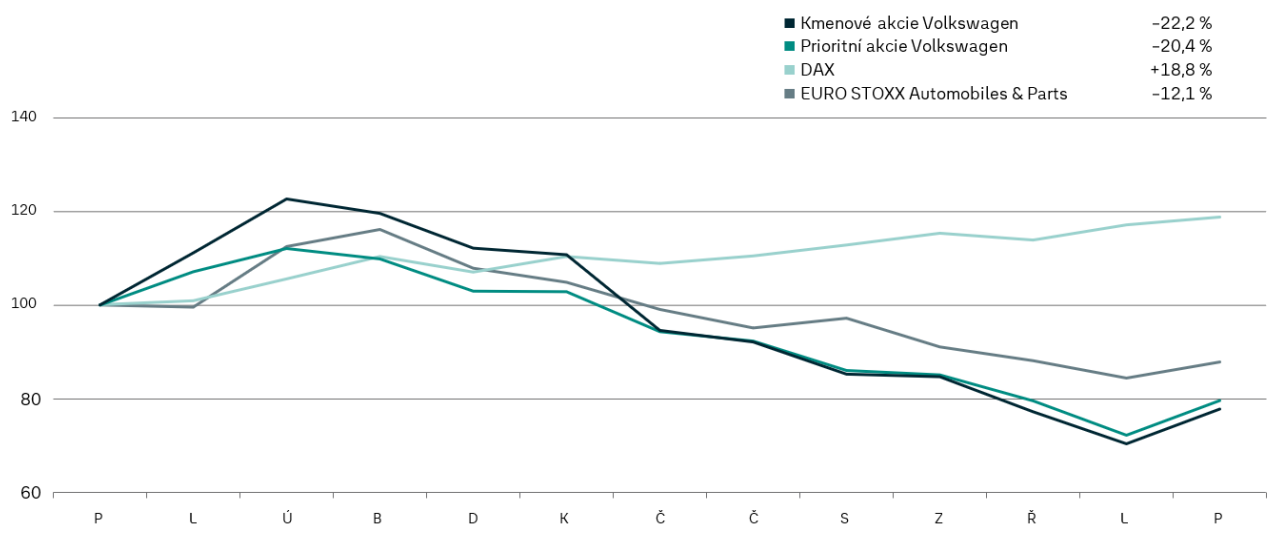
Mezinárodní akciové trhy zaznamenaly v uplynulém roce celkově pozitivní vývoj. Zejména vlivem očekávaného snížení základních úrokových sazeb pokračovaly v růstovém trendu, který započal v říjnu 2023, a dosáhly nových rekordních hodnot. Pozitivní dopady měl také hospodářský vývoj. Centrální banky ve Spojených státech a Evropě navíc v průběhu roku zahájily změnu měnové politiky prvními sníženími úrokových sazeb, což vedlo k dalšímu růstu cen akcií. Obecně optimistická nálada na trzích nebyla nijak výrazně narušena nejistou geopolitickou situací a aktuálními konflikty na Blízkém východě.

Po příznivém roce 2023, kdy německý akciový index (DAX) vzrostl o 20 %, se na začátku nového roku ceny pohybovaly v omezeném rozpětí (sideways). Na konci ledna 2024 začal DAX opět stoupat a dosáhl nového historického maxima. Německý akciový barometr těžil zejména z pozitivních údajů o hospodaření společností v období zveřejňování výsledků a z očekávání účastníků trhu ohledně blížícího se obratu v úrokové politice. Ve druhém čtvrtletí roku 2024 se dynamika trhu oslabila v důsledku rostoucího geopolitického napětí a politické nejistoty. DAX zahájil třetí čtvrtletí slabším výkonem, ale následně se ceny akcií opět začaly zvyšovat především díky obratu ve vývoji úrokových sazeb v Evropě a Spojených státech. Pozitivní dopad měla také měnová a fiskální opatření přijatá v Číně na podporu místní ekonomiky. Ke konci vykazovaného období došlo na německém akciovém trhu k růstu cen akcií, jež dosáhly nových rekordních hodnot v očekávání dalšího poklesu úrokových sazeb, přestože za daným růstem stál pouze menší počet titulů. V důsledku toho DAX – výkonnostní index vypočítaný tak, jako by byly všechny vyplacené dividendy reinvestovány – překonal na konci roku 2024 úroveň z konce předchozího období o 18,8 %. Naproti tomu EURO STOXX Automobiles & Parts, který je čistě cenovým indexem, zaznamenal ve vykazovaném období kvůli obtížné situaci v automobilovém průmyslu oslabení o 12,1 %.

Kurzy prioritních a kmenových akcií společnosti Volkswagen AG se v prvních třech měsících vykazovaného období zpočátku vyvíjely pozitivně. V dalším průběhu roku kapitálový trh kriticky vnímal skutečnost, že potřeba investic zůstává nadále vysoká, mimo jiné v souvislosti s výstavbou továren na výrobu bateriových článků, vývojem vozidel v rámci transformace společnosti a rezervami na akvizice. Další zintenzivnění konkurence v automobilovém sektoru, očekávání poklesu marží a utlumené poptávky, zejména po elektrických vozidlech, jakož i možné náklady na odstranění hrozícího rozdílu ve vztahu k evropským cílům pro emise CO_2 vozového parku do roku 2025 rovněž negativně ovlivnily cenu akcií. Tlumícím faktorem byl také pokles výsledků společných podniků na největším jednotlivém trhu v Číně, který je charakterizován silnou konkurencí. K tomu se přidalo oznámení Evropské unie (EU) o zavedení sankčních cel na čínské elektromobily, spojené s hrozbou odvetných opatření ze strany Číny, mimo jiné v podobě dovozních cel na evropská vozidla.

VÝVOJ KURZU AKCIÍ OD PROSINCE 2023 DO PROSINCE 2024

Index na bázi kurzu na konci měsíce: 31. prosinec 2023 = 100



Situace v odvětví se v průběhu roku postupně zhoršovala. V důsledku toho a kvůli neplánovaným restrukturalizačním nákladům koncernu společnost opakovaně upravila svůj výhled na celý rok. Zprávy odrážely rostoucí napětí, zejména s ohledem na hrozbu obchodních bariér po prezidentských volbách v USA, nejistotu ohledně výsledku obchodního sporu a plánovaná opatření společnosti na snížení nákladů. Navíc se projevila rostoucí nejistota ohledně výše dividendy za účetní období 2024, zejména s ohledem na možné dodatečné zatížení výsledku rezervami na plánovaná restrukturalizační opatření. Ceny akcií tak nadále klesaly, avšak ke konci vykazovaného období se mírně zotavily. Na konci prosince 2024 se prioritní akcie obchodovaly o 20,4 % a kmenové akcie o 22,2 % níže než na konci roku 2023. Za předpokladu, že dividenda (před odečtením daní) byla v době výplaty reinvestována do akcií Volkswagen, činil celkový výnos z prioritních akcií −14,1 % a celkový výnos z kmenových akcií −16,9 %.

KLÍČOVÉ UKAZATELE AKCIÍ KONCERNU VOLKSWAGEN A TRŽNÍ INDEXY OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2024

		Nejvyšší kurz	Nejnižší kurz	Závěrečný kurz
Kmenové akcie	cena (€)	151,50	82,40	92,15
	datum	4.4.	27.11.	29.12.
Prioritní akcie	cena (€)	128,50	80,32	89,04
	datum	4.4.	27.11.	29.12.
DAX	kurz	20 426	16 432	19 909
	datum	29.12.	17.1.	29.12.
ESTX Auto & Parts	kurz	708	505	533
	datum	8.4.	21.11.	29.12.

DEN KAPITÁLOVÝCH TRHŮ V ČÍNĚ

V dubnu 2024 představil koncern Volkswagen na Dni kapitálových trhů *(Capital Markets Day)* v Číně nové strategické zaměření pro čínský trh. Cílem je zlepšit technologické znalosti a portfolio výrobků, snížit náklady, a tím upevnit naši pozici předního mezinárodního výrobce. Nová strategie pro Čínu pod heslem „V Číně pro Čínu" se zaměřuje na výrazně vyšší místní tvorbu hodnot a partnerství s předními technologickými společnostmi a klade si za cíl větší orientaci na místní trh a zákazníky.

DIVIDENDOVÁ POLITIKA

Dividendová politika je začleněna do naší finanční strategie. V zájmu všech zainteresovaných stran usilujeme o kontinuální vývoj dividend, který zajišťuje adekvátní podíl našich akcionářů na úspěchu podnikání. Navrhovaná výše dividendy rovněž zohledňuje naše finanční cíle, zejména zajištění pevné finanční základny v rámci realizace naší strategie.

Aktuální návrh dividend je uveden v kapitole „Volkswagen AG (údaje ve zkráceném rozsahu v souladu s HGB)" této výroční zprávy. Představenstvo a dozorčí rada společnosti Volkswagen AG navrhují za účetní období roku 2024 dividendu ve výši 6,30 € na kmenovou akcii a 6,36 € na prioritní akcii. Z toho vyplývá, že celková dividenda činí 3,2 (4,5) mld. €. Výplatní poměr vychází z konsolidovaného výsledku po zdanění, který připadá na akcionáře společnosti Volkswagen AG. Ve vykazovaném období to představuje 29,6 % a v upraveném předchozím účetním období 28,4 %; mimořádná dividenda v souvislosti s IPO společnosti Porsche AG není v údaji za předchozí účetní období zahrnuta. Snažíme se dosáhnout výplatního poměru alespoň 30 %.

DIVIDENDOVÝ VÝNOS

Na základě návrhu na vyplacení dividend za vykazované období činí dividendový výnos z kmenové akcie koncernu Volkswagen 6,8 (7,6) % podle závěrečného kurzu posledního dne obchodování v roce 2024. Dividendový výnos z prioritní akcie je 7,1 (8,1) %.

ZISK NA AKCII

Základní ukazatel zisku na kmenovou akcii za účetní období roku 2024 činil 21,36 €. Ve srovnání s upraveným údajem za 2023 jde o pokles o 32,8 %. Základní zisk na prioritní akcii poklesl o 33,0 % na 21,42 € ve srovnání s upraveným údajem za předchozí období. Výpočet v souladu se standardem IAS 33 vychází z váženého průměru počtu kmenových, resp. prioritních akcií, které byly během vykazovaného období v oběhu. Vzhledem k tomu, že základní a zředěný počet akcií je totožný, odpovídá základní ukazatel zisku na akcii zředěnému ukazateli zisku na akcii.

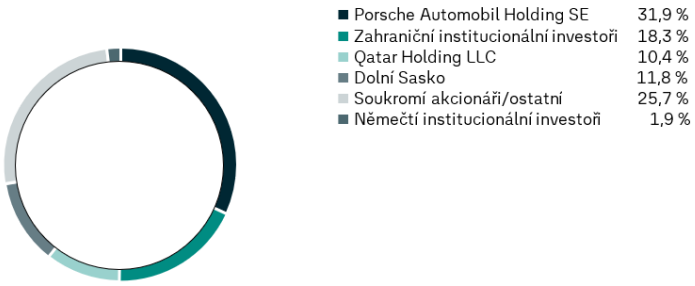
K výpočtu zisku na akcii viz také kapitola „Zisk na akcii" v příloze ke konsolidované účetní závěrce.

STRUKTURA AKCIONÁŘŮ

Základní kapitál společnosti Volkswagen AG ke konci vykazovaného období činil 1 283 315 873,28 €. Znázornění struktury akcionářů společnosti Volkswagen AG k 31. prosinci 2024 je uvedeno v následujícím grafu.

STRUKTURA AKCIONÁŘŮ K 31. PROSINCI 2024

V procentech upsaného kapitálu



Rozdělení hlasovacích práv spojených s 295 089 818 kmenovými akciemi bylo k datu účetní závěrky následující: společnost Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, měla 53,3 % hlasovacích práv. Druhým největším akcionářem byla spolková země Dolní Sasko s podílem na hlasovacích právech ve výši 20,0 %. Třetím největším akcionářem byl Qatar Holding LLC se 17,0 %. V případě zbývajících 9,7 % kmenových akcií se jedná o volně obchodovatelné akcie v držení drobných akcionářů (free float).

Oznámení o změnách podílu na hlasovacích právech podle zákona o obchodování s cennými papíry (*Wertpapierhandelsgesetz*, dále WpHG) jsou zveřejněny na internetové adrese: www.volkswagen-group.com/distribution-of-voting-rights.

ÚDAJE O AKCIÍCH VOLKSWAGEN

	kmenové akcie	prioritní akcie
ISIN	DE0007664005	DE0007664039
WKN	766400	766403
Deutsche Börse/Bloomberg	VOW	VOW3
Reuters	VOWG.DE	VOWG_p.DE
Významné tržní indexy	CDAX, Prime All Share, MSCI Euro, S&P Global 100 Index	DAX, CDAX, EURO STOXX, EURO STOXX 50, EURO STOXX Automobiles & Parts, Prime All Share, MSCI Euro
Obchodní systémy	Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, München, Stuttgart, Xetra	

UKAZATELE AKCIÍ VOLKSWAGEN

Vývoj dividend		2024	2023	2022	2021	2020
Počet kusových akcií dne 31.12.						
kmenové akcie	tis. kusů	295 090	295 090	295 090	295 090	295 090
prioritní akcie	tis. kusů	206 205	206 205	206 205	206 205	206 205
Dividenda[1]						
na kmenovou akcii	€	6,30	9,00	8,70	7,50	4,80
na prioritní akcii	€	6,36	9,06	8,76	7,56	4,86
Vyplacené dividendy[1]	mil. €	3 171	4 524	4 374	3 772	2 419
na kmenové akcie	mil. €	1 859	2 656	2 567	2 213	1 416
na prioritní akcie	mil. €	1 311	1 868	1 806	1 559	1 002

Vývoj ceny akcií[2]		2024	2023[3]	2022[4]	2021	2020
Kmenové akcie						
závěrečný kurz	€	92,15	118,45	147,65	258,40	170,10
vývoj kurzu	%	–22,2	–19,8	–42,9	+51,9	–1,8
roční maximum	€	151,50	181,65	279,40	327,20	183,10
roční minimum	€	82,40	106,40	145,00	165,70	101,50
Prioritní akcie						
závěrečný kurz	€	89,04	111,80	116,42	177,48	152,42
vývoj kurzu	%	–20,4	–4,0	–34,4	+16,4	–13,5
roční maximum	€	128,50	142,20	193,10	246,55	185,52
roční minimum	€	80,32	99,14	114,88	144,80	87,20
Burzovní hodnota dne 31.12.	mld. €	45,6	58,0	67,6	112,8	81,6
Vlastní kapitál připadající na vlastníky společnosti Volkswagen AG a poskytovatele hybridního kapitálu k 31.12.	mld. €	182,3	175,0	165,4	144,4	127,0
Podíl burzovní hodnoty k vlastnímu kapitálu	faktor	0,25	0,33	0,41	0,78	0,64

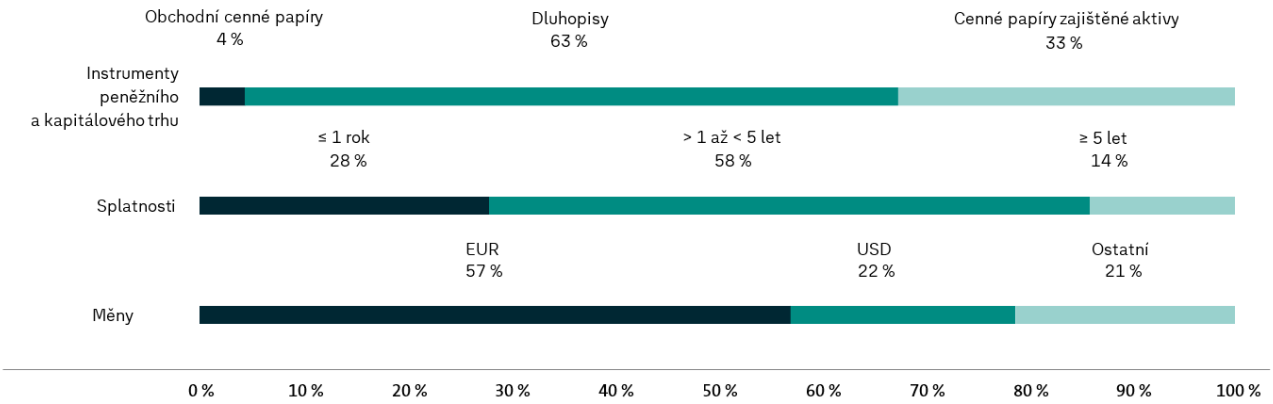
Ukazatele na akcii		2024	2023[3]	2022[4]	2021	2020
Zisk na kmenovou akcii[5]						
základní	€	21,36	31,79	29,66	29,59	16,60
zředěný	€	21,36	31,79	29,66	29,59	16,60
Vlastní kapitál připadající na vlastníky společnosti Volkswagen AG a poskytovatele hybridního kapitálu k 31.12.	€	363,65	349,03	329,90	288,15	253,44
Poměr ceny a zisku[6]						
kmenové akcie	faktor	4,3	3,7	5,0	8,7	10,2
Prioritní akcie	faktor	4,2	3,5	3,9	6,0	9,1
Dividendový výnos[7]						
kmenové akcie	%	6,8	7,6	5,9	2,9	2,8
prioritní akcie	%	7,1	8,1	7,5	4,3	3,2

Burzovní obrat[8]		2024	2023	2022	2021	2020
Objem kmenových akcií Volkswagen	mld. €	2,0	1,4	2,7	6,1	3,1
	mil. kusů	18,3	10,2	13,5	23,3	21,6
Objem prioritních akcií Volkswagen	mld. €	27,7	31,4	44,9	58,8	49,8
	mil. kusů	263,7	263,2	302,2	300,4	361,2
Podíl akcií Volkswagen na objemu DAX	%	3,5	4,1	4,7	6,6	4,7

1 Údaje se vztahují na dividendy za roky 2020 až 2023 vyplacené v následujícím období. Údaje za rok 2021 nezahrnují mimořádnou dividendu z důvodu IPO společnosti Porsche. Údaje za rok 2024 se týkají návrhu dividend.
2 Kurzy Xetra.
3 Rok 2023 byl upraven.
4 Rok 2022 byl upraven.
5 Ohledně výpočtu viz kapitola „Zisk na akcii" v příloze ke konsolidované účetní závěrce.
6 Poměr kurzu ke konci roku k zisku na akcii.
7 Dividenda na akcii vztažená ke kurzu ke konci roku.
8 Obraty dle evidence obchodních příkazů na elektronické obchodní platformě Xetra (Deutsche Börse).

STRUKTURA REFINANCOVÁNÍ KONCERNU VOLKSWAGEN

K 31. prosinci 2024



REFINANCOVÁNÍ

V náročném tržním prostředí se koncernu Volkswagen v roce 2024 podařilo úspěšně refinancovat na mezinárodních kapitálových trzích prostřednictvím emise zajištěných i nezajištěných dluhopisů v různých měnách a s různou splatností.

Prostřednictvím společnosti Volkswagen Group of America Finance, LLC byly v březnu a srpnu 2024 na americkém kapitálovém trhu umístěny dluhopisy v celkovém objemu 6 mld. USD. Na kanadském refinančním trhu byly vydány dva dluhopisy, každý v objemu 750 mil. CAD.

Poté, co společnost Volkswagen International Finance N.V. v roce 2023 poprvé vstoupila na čínský kapitálový trh, mohla v září 2024 vydat také tzv. dluhopis Panda v hodnotě 1,5 mld. CNY.

Ve vykazovaném období vydala společnost Volkswagen International Finance N.V. dluhopisy v celkovém objemu 1,0 mld. € na základě rámce pro zelené financování.

Společnost Volkswagen International Finance N.V. rovněž řádně splatila hybridní dluhopis vydaný v červnu 2018 v nominální hodnotě 1,25 mld. €, který měl být splacen k 27. červnu 2024.

V březnu 2024 vydala společnost TRATON Finance Luxembourg S.A., nepřímá dceřiná společnost TRATON SE, dluhopisy ve dvou tranších v celkovém objemu 1,25 mld. €.

Veřejné referenční dluhopisy v eurech strukturované jako zelené dluhopisy byly vydány v hodnotě 7,75 mld. € pro divizi Finanční služby.

Kromě toho byly prostřednictvím různých emitentů v jednotlivých divizích koncernu Volkswagen vydány cenné papíry v různých měnách a regionech.

Kromě vydávání prvotřídních a nezajištěných dluhopisů byly součástí refinancování transakce s cennými papíry zajištěnými aktivy (ABS). V Evropě byly umístěny ve veřejné nabídce cenné papíry zajištěné aktivy (ABS) v celkovém objemu 2,75 mld. €. Cenné papíry zajištěné aktivy (ABS) byly ve veřejné nabídce emitovány také ve Spojeném království, Austrálii, Japonsku a Číně.

Koncern Volkswagen se zapojil do trhu komerčních papírů s několika emisními společnostmi.

Podíl pevně úročených refinančních nástrojů byl v minulém roce zhruba dvojnásobný oproti podílu variabilně úročených nástrojů.

Současné použití derivátů slouží k maximálnímu vyloučení úrokových a měnových rizik při refinancování.

Následující tabulka podává přehled o využití finančních nástrojů na kapitálových a měnových trzích k 31. prosinci 2024 a ilustruje finanční flexibilitu koncernu Volkswagen:

Finanční nástroje	Schválený rámec mld. €	Využití k 31. 12. 2024 mld. €
Nezajištěné obchodní papíry a dluhopisy	295,5	111,4
z toho: obchodní papíry		7,3
Dluhopisy		104,1
z toho: emise hybridních dluhopisů		13,7
Cenné papíry zajištěné aktivy	105,3	53,6

Syndikovaný úvěrový rámec společnosti Volkswagen AG ve výši 10,0 mld. € sjednaný v prosinci 2019 nebyl na konci roku 2024 využit.

Další koncernové společnosti disponovaly potvrzenými syndikovanými úvěrovými rámci v celkové výši 17,0 mld. €, z nichž byla čerpána 1,0 mld. €. Koncern Volkswagen v různých zemích i nadále disponoval bilaterálními úvěrovými linkami potvrzenými vnitrostátními i mezinárodními bankami v celkové výši 5,3 mld. €, z nichž byla využita 1,0 mld. €.

RATINGY

V únoru 2024 potvrdila ratingová agentura Standard & Poor's společnosti VolkswagenAG krátkodobý rating A-2, resp. dlouhodobý rating BBB+. Výhled byl ponechán beze změny na úrovni „stabilní". Agentura Moody's Investors Service ponechala v červenci 2024 krátkodobý rating P-2 a dlouhodobý A3 a v říjnu 2024 revidovala výhled ze „stabilního" na „negativní". Na začátku vykazovaného období byla jmenována třetí agentura, Fitch Ratings, která posuzuje úvěruschopnost společnosti Volkswagen AG, včetně jejích emisních společností a vydaných finančních nástrojů. Udělila dlouhodobý rating A- a krátkodobý rating F1, oba s výhledem „stabilní". Dané hodnocení bylo potvrzeno v srpnu 2024.

Reorganizace podskupin bývalé společnosti Volkswagen Financial Services AG a Volkswagen Bank GmbH (VW Bank) vedla k založení nové evropské finanční holdingové společnosti Volkswagen Financial Services AG (VW FS AG), která spravuje evropské společnosti poskytující finanční služby. VW Bank se stala součástí této holdingové společnosti. Kromě toho byla bývalá společnost Volkswagen Financial Services AG přejmenována na Volkswagen Financial Services Overseas AG (VW FS Overseas AG) a pověřena řízením mimoevropských dceřiných společností poskytujících finanční služby. V důsledku restrukturalizace bylo nově vzniklým společnostem poprvé uděleno ratingové hodnocení. Agentura Standard & Poor's přidělila v červenci 2024 nově založeným společnostem VW FS AG, VW Bank a VW FS Overseas AG jako právnímu nástupci bývalé společnosti Volkswagen Financial Services AG dlouhodobý rating BBB+ a krátkodobý rating A-2 s výhledem „stabilní". Agentura Moody's Investors Service pak společnostem VW FS AG a VW FS Overseas AG udělila k témuž datu dlouhodobý rating A3 a krátkodobý P-2. VW Bank získala dlouhodobý rating A1 a krátkodobý rating P-1. Výhled pro obě společnosti byl v říjnu 2024 revidován ze „stabilní" na „negativní". Agentura Fitch Ratings přidělila společnostem VW FS AG, VW Bank a VW FS Overseas AG v červenci 2024 krátkodobý rating F1, resp. dlouhodobý rating A-. Každá společnost získala výhled „stabilní".

Standard & Poor's potvrdila krátkodobý a dlouhodobý rating pro TRATON SE na úrovni A-2, resp. BBB se „stabilním" výhledem v říjnu 2024. Agentura Moody's Investors Service ponechala v březnu 2024 dlouhodobý rating Baa2 a revidovala výhled ze „stabilního" na „pozitivní". Přiřadila rovněž krátkodobý rating P-2.

	VOLKSWAGEN AG		VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG[1]	VOLKSWAGEN BANK GMBH[1]	VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES OVERSEAS AG[1]	TRATON SE	
	2024	2023	2024	2024	2024	2024	2023
Standard & Poor's							
Krátké období	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	–
Dlouhé období	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB	BBB
Výhled	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní
Moody's Investors Service							
Krátké období	P-2	P-2	P-2	P-1	P-2	P-2	–
Dlouhé období	A3	A3	A3	A1	A3	Baa2	Baa2
Výhled	negativní	stabilní	negativní	negativní	negativní	pozitivní	stabilní
Fitch Ratings							
Krátké období	F1	–	F1	F1	F1	–	–
Dlouhé období	A-	–	A-	A-	A-	–	–
Výhled	stabilní	–	stabilní	stabilní	stabilní	–	–

1 Srovnání s předchozím rokem není možné z důvodu restrukturalizace.

ESG RATINGY

Analytici a investoři opírají svá doporučení a rozhodnutí o profily udržitelného rozvoje společností. Používají v první řadě ESG ratingy, aby zhodnotily výkonnost podniku z hlediska faktorů životního prostředí (Environmental), sociálních (Social) a řízení (Governance). Současně jsou tyto ratingy důležitým nástrojem při ověřování statusu dosažení cílů z hlediska koncernové strategie a při stanovení vnitřních opatření.

V účetním období 2024 dostal Volkswagen v ratingu ISS ESG nezměněné hodnocení C+. Podle hodnocení Sustainalytics zůstal koncern Volkswagen stabilní se skóre „střední riziko". Koncern si také udržel rating B podle indexu MSCI.

Finanční výkonnost, finanční pozice a čistá aktiva

Účetnímu období 2024 dominovala stále intenzivnější konkurence v automobilovém průmyslu. V tomto náročném tržním prostředí dosáhl koncern Volkswagen tržeb na úrovni předchozího roku. Pokles provozního výsledku byl způsoben především restrukturalizačními opatřeními.

Vykazování informací o provozních segmentech v rámci koncernu Volkswagen v souladu se standardem IFRS 8 a v souladu s interní strukturou finančního řízení a výkaznictví koncernu zahrnuje čtyři vykazovatelné segmenty: osobní vozy a lehké užitkové vozy, užitková vozidla, power engineering a finanční služby.

Sesouhlasení se týká činností a jiných operací, které ze své podstaty nesplňují definici segmentu. Patří k nim také nealokované koncernové financování. V rámci sesouhlasení jsou prováděny také konsolidační úpravy mezi segmenty (včetně funkcí holdingové společnosti). Alokace kupní ceny pro Porsche Holding Salzburg a Porsche, Scania, MAN a International (dříve Navistar) jsou provedeny do jejich odpovídajících segmentů.

Divize Automobily zahrnuje segment osobních vozů a lehkých užitkových vozů, segment užitkových vozidel a segment power engineeringu, a dále hodnoty vyplývající ze sesouhlasení. Segment osobních vozů a lehkých užitkových vozů a hodnoty sesouhlasení jsou agregovány do složky osobní vozy; v případě segmentu užitkových vozidel a segmentu power engineeringu odpovídá segment složce se stejným názvem. Divize Finanční služby odpovídá segmentu finančních služeb.

Zisk nebo ztráta segmentu se v koncernu Volkswagen určuje na základě provozního výsledku.

UKAZATELE ZA ROK 2024 PODLE SEGMENTŮ

mil. €	Osobní vozy a lehká užitková vozidla	Užitková vozidla	Power engineering	Finanční služby	Segmenty celkem	Sesouhlasení	Koncern Volkswagen
Tržby	241 526	46 183	4 333	58 769	350 811	–26 155	324 656
Hospodářský výsledek segmentu (provozní výsledek)	13 656	4 218	335	3 119	21 328	–2 268	19 060
v % z tržeb	5,7	9,1	7,7	5,3			5,9
Investiční náklady a aktivované náklady na vývoj	24 097	2 731	193	253	27 275	172	27 447

OPRAVY PŘEDCHOZÍCH LET V SOULADU S IAS 8

V průběhu vykazovaného období bylo zjištěno, že při výpočtu rezervy na účty odpracovaného času nebyly zahrnuty v plné výši závazky související s poskytováním vedlejších požitků. Chyba byla opravena v souladu s IAS 8 odpovídající úpravou dotčených položek v konsolidované účetní závěrce za předchozí období.

Z retrospektivní opravy vyplynula změna vlastního kapitálu k 31. prosinci 2023/1. lednu 2024, resp. k 1. lednu 2023, která byla způsobena zvýšením ostatních rezerv a zaúčtováním odložených daňových pohledávek. Vykázání dalších nepeněžních požitků nemělo významný dopad na výkaz zisku a ztráty, výkaz o úplném výsledku ani výkaz o peněžních tocích. Údaje za předchozí období byly odpovídajícím způsobem upraveny.

RESTRUKTURALIZAČNÍ OPATŘENÍ V KONCERNU VOLKSWAGEN

V účetním období roku 2024 vykázal koncern Volkswagen náklady na restrukturalizaci ve výši 3,0 mld. €, většinou v ostatním provozním výsledku. Připadají především na společnosti Volkswagen AG a Audi.

S cílem dosáhnout dlouhodobého snížení personálních nákladů ve správních oblastech společnosti Volkswagen AG se představenstvo v dubnu 2024 rozhodlo podpořit aktivity spojené se snižováním počtu zaměstnanců nabídkou selektivních dohod o odstupném. V této souvislosti byly vykázány výdaje ve výši 0,9 mld. €.

Vzhledem k vývoji poptávky po modelové řadě Audi Q8 e-tron, která se vyrábí v Bruselu, vedlo představenstvo společnosti Audi Brussels S.A./N.V., Brusel/Belgie (Audi Brusel) od července do prosince 2024 v souladu s belgickým právem informační a konzultační proces s příslušnými sociálními partnery ohledně restrukturalizace závodu. Daný proces předpokládá ukončení činnosti závodu k 28. únoru 2025. V lednu 2025 byl schválen sociální plán. V účetním období roku 2024 byly v souvislosti s touto restrukturalizací vykázány výdaje v celkové výši 1,6 mld. €. Tyto výdaje zahrnují mimo jiné předpokládané odpisy zásob a dlouhodobého majetku, náklady na změnu výrobního procesu, náklady na právní služby a poradenství, jakož i náklady na zaměstnance v rámci sociálního plánu.

Kromě toho byly zavedeny restrukturalizační programy i v dalších koncernových společnostech.

DOPADY KOLEKTIVNÍ SMLOUVY

Na základě kolektivní smlouvy uzavřené mezi společností Volkswagen AG a zástupci zaměstnanců v prosinci 2024 bylo nutné upravit výpočet různých rezerv souvisejících s personálem. Tento krok vedl k výnosům ve výši přibližně 1 mld. €, které jsou z velké části vykázány v nákladech na prodej. Kromě toho bylo nutné při oceňování penzijních závazků upravit různé předpoklady týkající se očekávaného vývoje. Výsledkem byl pojistněmatematický zisk ve výši 0,2 mld. €, vykázaný ve vlastním kapitálu.

SPOLUPRÁCE SE SPOLEČNOSTÍ RIVIAN

Poté, co koncern Volkswagen (Volkswagen) a americký výrobce elektromobilů Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) v červnu 2024 oznámili svůj záměr založit společný podnik, zahájila společnost Rivian and VW Group Technology, LLC, Palo Alto/USA (Rivian and Volkswagen Group Technologies) po dosažení technických milníků a získání nezbytných úředních povolení dne 13. listopadu 2024 svou činnost. Oba partneři mají ve společném podniku, který funguje jako samostatná společnost, stejné podíly. V konsolidované účetní závěrce je vykázán jako společný podnik s použitím metody ekvivalence.

Cílem spolupráce je vývoj softwarově definovaných automobilových architektur (SDV) nové generace, které budou použity v budoucích vozidlech obou společností. Společný podnik vychází ze stávající softwarové a elektronické architektury společnosti Rivian a bude společně vyvíjet špičkové architektury a software pro SDV obou partnerů.

Nejpozději do ledna 2028 plánuje Volkswagen investovat do společnosti Rivian a společného podniku Rivian and Volkswagen Group Technologies až 5,8 mld. USD. Počáteční investice do společnosti Rivian byla uskutečněna v červnu 2024 ve formě nezajištěného konvertibilního dluhopisu v hodnotě 1 mld. USD, který byl 3. prosince 2024 konvertován na 95 377 269 kmenových akcií společnosti Rivian. Volkswagen tak vlastní přibližně 8,6 % akcií třídy A společnosti Rivian v oběhu, což představuje přibližně 8% podíl na hlasovacích právech. Investice do společnosti Rivian je vykázána v reálné hodnotě prostřednictvím ostatního úplného výsledku v konsolidované účetní závěrce. Při zahájení činnosti společností Rivian and Volkswagen Group Technologies investoval koncern Volkswagen další 1,3 mld. USD, zejména do nákupu licencí na stávající technologie architektury společnosti Rivian a do 50% podílu ve společném podniku. Po dosažení určitých finančních a technických milníků v letech 2025, 2026 a 2027 očekává koncern Volkswagen další investice ve výši až 3,5 mld. USD ve formě vlastního a cizího kapitálu, z čehož až 2,5 mld. USD bude připadat na kmenové akcie společnosti Rivian; tyto investice by měly být provedeny formou dvou tranší ve výši 1 mld. USD v letech 2025 a 2026 a třetí tranše ve výši 0,5 mld. USD v roce 2027, případně nejpozději na začátku ledna 2028. Cena akcií bude stanovena vždy před datem nákupu na základě stanovené průměrné tržní ceny kmenových akcií společnosti Rivian plus přirážky. V roce 2026 může podnik Rivian and Volkswagen Group Technologies čerpat další částku ve výši 1 mld. USD jako půjčku a předat ji společnosti Rivian.

V účetním období 2024 vedl podmíněný závazek k nákupu dalších kmenových akcií společnosti Rivian k nákladům z ocenění derivátu ve výši 409 mil. €. Tyto byly kompenzovány ziskem z ocenění konvertibilního dluhopisu ve výši 126 mil. €, který vyplýval z pozitivního vývoje ceny akcií společnosti Rivian. Uvedené nepeněžní částky byly vykázány v ostatním finančním výsledku.

PLYNOVÉ TURBÍNY MGT SPOLEČNOSTI MAN ENERGY SOLUTIONS

Německé spolkové ministerstvo hospodářství a ochrany klimatu svým rozhodnutím ze dne 3. července 2024 zakázalo prodej divize plynových turbín MGT společnosti CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/Čína. Spolkový kabinet rozhodnutí o zákazu schválil.

V důsledku zákazu společnost MAN Energy Solutions SE, Augsburg, ukončila vývoj, výrobu a prodej plynových turbín MGT. Bude pokračovat v servisní činnosti pro plynové turbíny MGT. Zákaz plánovaného prodeje a ukončení činnosti týkající se výstavby nových zařízení s plynovými turbínami MGT vedl k ukončení vykazování daných aktivit podle IFRS 5 a k vykázání ztráty ze snížení hodnoty aktivovaných nákladů na vývoj a zásob plynových turbín MGT k 30. červnu 2024. V důsledku toho byly vykázány náklady ve výši 86 mil. € v nákladech na prodej a v ostatním provozním výsledku. Kromě plynových turbín MGT existuje ještě další trojice typů plynových turbín (THM, FT8 a třída S). Výroba těchto turbín není uvedeným vývojem ovlivněna.

NORTHVOLT AB

Švédská společnost Northvolt AB, Stockholm/Švédsko (Northvolt), v níž má koncern Volkswagen majetkovou účast, požádala v listopadu 2024 o ochranu před úpadkem podle amerického práva. Tomuto kroku předcházely zprávy o finančních potížích společnosti. Po zahájení ochranného konkurzního řízení byly zbývající čistá účetní hodnota majetkové účasti a pohledávky z úvěru za společností Northvolt v plné výši odepsány. Výjimkou jsou pohledávky z úvěrů z finančních prostředků, které byly společnosti Northvolt poskytnuty až po zahájení řízení na ochranu věřitelů a které jsou zajištěny samostatnými zárukami. Odpis vedl v účetním období 2024 k nepeněžnímu nákladu v celkové výši 661 mil. €, který byl vykázán v ostatním finančním výsledku.

FINANČNÍ VÝKONNOST

Finanční výkonnost koncernu

Za období od ledna do prosince 2024 vykázal koncern Volkswagen tržby ve výši 324,7 (322,3) mld. €, čímž se vyrovnal úrovni předchozího roku, zejména díky výsledkům divize Finanční služby. Celkem 80,9 (81,5) % představovaly tržby mimo Německo. Hrubý zisk se snížil o 1,5 mld. € na 59,5 mld. €. V důsledku toho hrubá marže klesla na 18,3 (18,9) %.

V účetním období 2024 činil provozní výsledek koncernu Volkswagen 19,1 (22,5) mld. €. Provozní rentabilita tržeb činila 5,9 (7,0) %. Pokles výsledku byl způsoben zejména mírně negativním vlivem produktového mixu a cenových trendů, jakož i vyššími odpisy a počátečními výdaji na nové produkty. Ve vykazovaném období vznikly v segmentu osobních vozů také náklady na restrukturalizaci, které byly vykázány proti zrušení rezerv na personální náklady ve výši přibližně 1 mld. € v důsledku výsledku kolektivního vyjednávání ve společnosti Volkswagen AG. V segmentu power engineering vznikly náklady v souvislosti s plánovaným uzavřením divize plynových turbín MGT společnosti MAN Energy Solutions. V období od ledna do prosince 2024 měly na provozní výsledek divize Finanční služby další nepříznivý dopad nárůst úrokových nákladů, vyšší rizikové náklady a kurzové ztráty týkající se vyřazení Volkswagen Bank Rus z konsolidace. Ocenění reálnou hodnotou derivátů, na které se neuplatňuje zajišťovací účetnictví, zapříčinilo v předchozím účetním období snížení provozního výsledku koncernu Volkswagen o 3,2 mld. €.

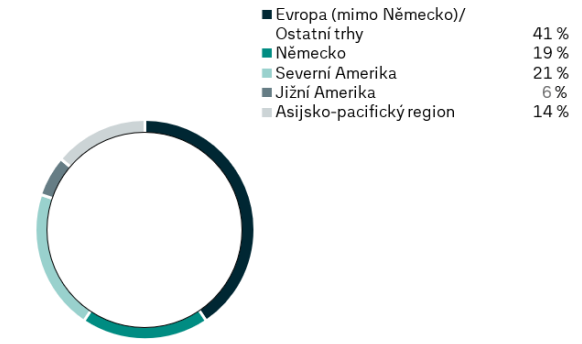
Finanční výsledek byl oproti předchozímu účetnímu období nižší, konkrétně –2,3 (0,6) mld. €. Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou byl nižší než v předchozím období, mimo jiné v důsledku poklesu výsledku čínských společných podniků. Konečná likvidace společnosti Argo AI vedla ve třetím čtvrtletí roku 2024 k zisku. Ostatní finanční výsledek se oproti předchozímu účetnímu období snížil, a to zejména kvůli ztrátám ze snížení hodnoty vykázaným v souvislosti se společností Northvolt.

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY PODLE DIVIZÍ

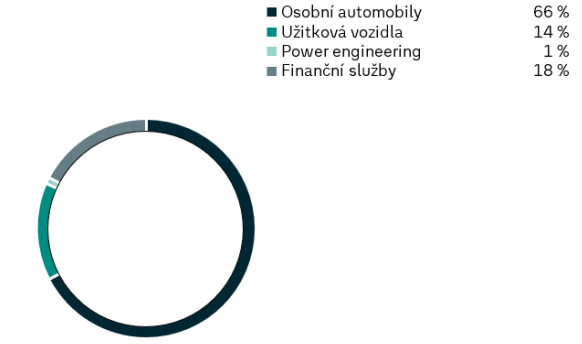
	KONCERN VOLKSWAGEN		AUTOMOBILY[1]		FINANČNÍ SLUŽBY	
mil. €	2024	2023[2]	2024	2023[2]	2024	2023[2]
Tržby	**324 656**	**322 284**	**265 887**	**268 156**	**58 769**	**54 128**
Náklady na prodej	–265 184	–261 299	–214 470	–215 033	–50 714	–46 266
Hrubý zisk	**59 472**	**60 985**	**51 417**	**53 123**	**8 055**	**7 862**
Odbytové náklady	–22 320	–21 345	–21 124	–20 310	–1 196	–1 035
Správní náklady	–12 754	–12 729	–10 225	–10 009	–2 529	–2 720
Čistý ostatní provozní výsledek	–5 338	–4 382	–4 127	–4 061	–1 211	–321
Provozní výsledek	**19 060**	**22 528**	**15 941**	**18 742**	**3 119**	**3 786**
Provozní rentabilita tržeb (v %)	**5,9**	**7,0**	**6,0**	**7,0**	**5,3**	**7,0**
Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou	375	2 291	526	2 236	–151	55
Úrokový výsledek a ostatní finanční výsledek	–2 629	–1 720	–2 655	–1 644	26	–76
Finanční výsledek	–2 255	570	–2 130	592	–125	–22
výsledek hospodaření před zdaněním	16 806	23 099	13 811	19 335	2 994	3 764
Daně ze zisku	–4 411	–5 237	–3 137	–4 156	–1 274	–1 081
Výsledek hospodaření po zdanění	**12 394**	**17 861**	**10 674**	**15 178**	**1 720**	**2 683**

1 Včetně alokace konsolidačních úprav na divize Automobily a Finanční služby.
2 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8).

PODÍLY NA TRŽBÁCH DLE TRHŮ ZA 2024
v %



PODÍLY NA TRŽBÁCH DLE DIVIZÍ/ SEGMENTŮ ZA 2024
v %



V účetním období roku 2024 se výsledek hospodaření před zdaněním koncernu Volkswagen snížil o 6,3 mld. € na 16,8 mld. €. Rentabilita tržeb před zdaněním klesla na 5,2 (7,2) %. Daň z příjmu představuje ve vykazovaném období daňový náklad ve výši 4,4 (5,2) mld. €, z čehož vyplývá míra zdanění 26,3 (22,7) %. Výsledek hospodaření po zdanění ve výši 12,4 mld. € znamená oproti předchozímu roku snížení o 5,5 mld. €.

Finanční výkonnost divize Automobily

V období od ledna do prosince 2024 dosáhly tržby divize Automobily částky 265,9 mld. € (268,2) mld. €, což bylo na úrovni předchozího období. Tržby v segmentu osobních vozů byly podobné jako v předchozím účetním období, v segmentu užitkových vozidel byly na stejné úrovni, zatímco v segmentu power engineering výrazně vzrostly. Výsledky činnosti koncernu na čínském trhu osobních automobilů se v tržbách koncernu odrážejí v podstatě pouze prostřednictvím dodávek vozidel a dílů, protože čínské společné podniky se oceňují ekvivalenční metodou.

Náklady na prodej se oproti předchozímu účetnímu období nezměnily. Došlo k nárůstu nákladů na výzkum a vývoj vykázaných ve výkazu zisku a ztráty zahrnutých v této položce, zejména v důsledku vyšších odpisů aktivovaných nákladů na vývoj. Příznivý vliv mělo snížení nákladů na materiál v důsledku nižších objemů a zrušení rezerv na personální náklady v důsledku výsledku kolektivního vyjednávání ve společnosti Volkswagen AG. Poměr výzkumu a vývoje (R&D ratio), který je definován jako podíl celkových nákladů na výzkum a vývoj na tržbách divize Automobily, činil 7.9 (8.1) % v období od ledna do prosince 2024, což bylo méně než v předchozím roce. Ukazatel investic v automobilové divizi, který kombinuje poměr výzkumu a vývoje a poměr kapitálových výdajů, činil 14,3 (13,5) %. Zahrnuje nákup licencí od společnosti Rivian, který představoval 0,5 procentního bodu.

V účetním období 2024 došlo k mírnému meziročnímu nárůstu jak odbytových nákladů – mimo jiné v důsledku vyšších nákladů na marketing, tak správních nákladů; jejich podíl na tržbách se rovněž zvýšil. Ostatní provozní výsledek činil –4,1 (–4,1) mld. €. Segment osobních vozů vykázal ve vykazovaném období náklady na restrukturalizační opatření. Ocenění reálnou hodnotou derivátů, na které se nevztahuje zajišťovací účetnictví, mělo v předchozím účetním období nepříznivý dopad.

Za období od ledna do prosince 2024 vykázala divize Automobily provozní výsledek ve výši 15,9 mld. €, což je o 2,8 mld. € méně než v minulém účetním období. Mírně negativní vliv produktového mixu a cenových trendů, vyšší odpisy a vyšší počáteční výdaje na nové výrobky a výdaje na restrukturalizační opatření měly nepříznivý dopad, který byl kompenzován zrušením rezerv na personální výdaje v důsledku výsledku kolektivního vyjednávání, kterého bylo ve vykazovaném období dosaženo ve společnosti Volkswagen AG. V segmentu power engineering vznikly výdaje v souvislosti s ukončením výstavby nových zařízení s plynovými turbínami MGT společnosti MAN Energy Solutions. V předchozím účetním období dále provozní výsledek snížilo ocenění reálnou hodnotou derivátů, na které se nevztahuje zajišťovací účetnictví. Provozní rentabilita tržeb klesla na 6,0 (7,0) %. Co se čínských společných podniků účtovaných ekvivalenční metodou týče, zahrnujeme do provozního výsledku v podstatě pouze příjmy z dodávek vozidel a dílů a příjmy z licencí, neboť výsledky těchto společných podniků jsou vykázány ve finančním výsledku.

Finanční výkonnost v divizi Finanční služby

Za období od ledna do prosince 2024 vykázala divize Finanční služby tržby ve výši 58,8 mld. €, což představuje zvýšení o 8,6 % oproti minulému účetnímu období, a to díky navýšení objemů. Náklady na prodej vzrostly, a to především v důsledku velmi prudkého zvýšení úrokových nákladů a objemově podmíněného nárůstu odpisů zůstatkových hodnot pronajatých vozidel. Výsledný hrubý zisk činil 8,1 (7,9) mld. €.

Provozní výsledek divize Finanční služby ve výši 3,1 (3,8) mld. € byl nižší než v předchozím roce. Pokles byl způsoben zejména vyššími náklady na riziko a ztrátami z devizových operací realizovanými v souvislosti s vyřazením Volkswagen Bank Rus z konsolidace. Provozní rentabilita tržeb klesla na 5,3 (7,0) %. Rentabilita vlastního kapitálu před zdaněním byla 6,8 (8,8) %.

FINANČNÍ VÝKONNOST SLOŽKY OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ, SLOŽKY UŽITKOVÝCH VOZIDEL A SLOŽKY POWER ENGINEERINGU ZA OBDOBÍ OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE

mil. €	2024	2023[1]
Osobní automobily		
Tržby	215 371	218 380
Provozní výsledek	11 389	14 663
Provozní rentabilita tržeb (v %)	5,3	6,7
Užitková vozidla		
Tržby	46 183	45 731
Provozní výsledek	4 218	3 714
Provozní rentabilita tržeb (v %)	9,1	8,1
Power engineering		
Tržby	4 333	4 044
Provozní výsledek	335	366
Provozní rentabilita tržeb (v %)	7,7	9,0

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8).

FINANČNÍ POZICE

Zásady a cíle finančního řízení

Finanční management koncernu Volkswagen zahrnuje oblasti řízení likvidity, řízení měnových, úrokových, komoditních rizik a také rizika úvěrové kvality a rizika země. Koncernový útvar Treasury řídí finanční management centrálně pro všechny koncernové společnosti na základě interních směrnic a rizikových parametrů. Dílčí konsolidační celky MAN Energy Solutions, Porsche AG, Porsche Holding Salzburg a TRATON GROUP a také divize Finanční služby jsou částečně zahrnuty do finančního řízení a navíc mají vlastní struktury finančního řízení.

Cílem finančního managementu je zajistit stálou platební schopnost koncernu Volkswagen a zároveň dosahovat přiměřeného výnosu z investování přebytečné likvidity. Systém sloučení hotovosti (tzv. Liquidity pooling) se používá k optimalizaci likvidity mezi významnými společnostmi. Zůstatky – kladné nebo záporné – na účtech zapojených do cash poolingu jsou mj. denně vyrovnávány proti regionálnímu cílovému účtu a tímto způsobem koncentrovány. Obecným cílem řízení měnových, úrokových a komoditních rizik je zajištění cen, které tvoří plánovací premisy pro plánování investic, výroby a prodeje, prostřednictvím derivátových finančních nástrojů a komoditních forwardů, a omezení úrokových rizik v rámci finančních transakcí. Při řízení rizika úvěrové kvality a rizika země se pomocí diverzifikace omezuje riziko protistrany, které nese koncern Volkswagen. To znamená, že uzavírání finančních transakcí, vztaženo k objemu transakce za protistranu, podléhá interním limitům nastaveným v rámci řízení úvěrového riziko protistrany. K tomu se používají různá kritéria úvěrové kvality. V první řadě je sledována kapitálová vybavenost potenciální protistrany, ale i rating udělený nezávislými agenturami. Příslušný limit rizika a přípustné finanční nástroje, zajišťovací metody a horizonty zajištění schvaluje výbor představenstva pro řízení rizik. Další informace o zásadách a cílech finančního řízení jsou uvedeny v kapitole „Řízení finančních rizik a finanční nástroje“ a v příloze ke konsolidované účetní závěrce.

Finanční situace koncernu

V období od ledna do prosince 2024 klesl hrubý peněžní tok koncernu Volkswagen meziročně o 2,3 mld. € na 46,0 mld. €, mimo jiné v důsledku faktorů souvisejících se ziskem. Negativní nepeněžní oceňovací vlivy související se zajišťovacími transakcemi, které zejména ovlivnily výsledek hospodaření za předchozí období, je třeba z výkazu o peněžních tocích vyloučit. Změna pracovního kapitálu činila –28,9 (–29,0) mld. €. Ve vykazovaném období se jednalo především o důsledek nárůstu pronajatých aktiv, pohledávek a zásob, což bylo kompenzováno nárůstem ostatních rezerv.

Peněžní tok z provozní činnosti se v účetním období roku 2024 snížil o 2,2 mld. € na 17,2 mld. €.

Investiční činnosti koncernu Volkswagen připadající na provozní činnosti vzrostly ve vykazovaném období o 0,8 mld. € na 28,9 mld. €. Hmotné investice (investice do pozemků, budov a zařízení, investiční nemovitý majetek a nehmotná aktiva bez aktivovaných nákladů na vývoj) vzrostly, zatímco jak aktivované náklady na výzkum a vývoj, tak výdaje na fúze a akvizice klesly.

Finanční aktivity koncernu Volkswagen přinesly celkový příliv peněžních prostředků ve výši 11,1 (16,0) mld. €. Finanční aktivity zahrnují zejména vydání a splacení dluhopisů a nekótovaných dluhopisů, změny stavu ostatních finančních závazků, dividendu ve výši 4,5 mld. € vyplacenou akcionářům společnosti Volkswagen AG a splacení hybridního dluhopisu ve výši 1,25 mld. €, který byl uplatněn v květnu 2024. Na konci vykazovaného období vykázal koncern Volkswagen ve výkazu o peněžních tocích stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů ve výši 40,3 mld. €. Na konci prosince 2023 se jednalo o 43,5 mld. €.

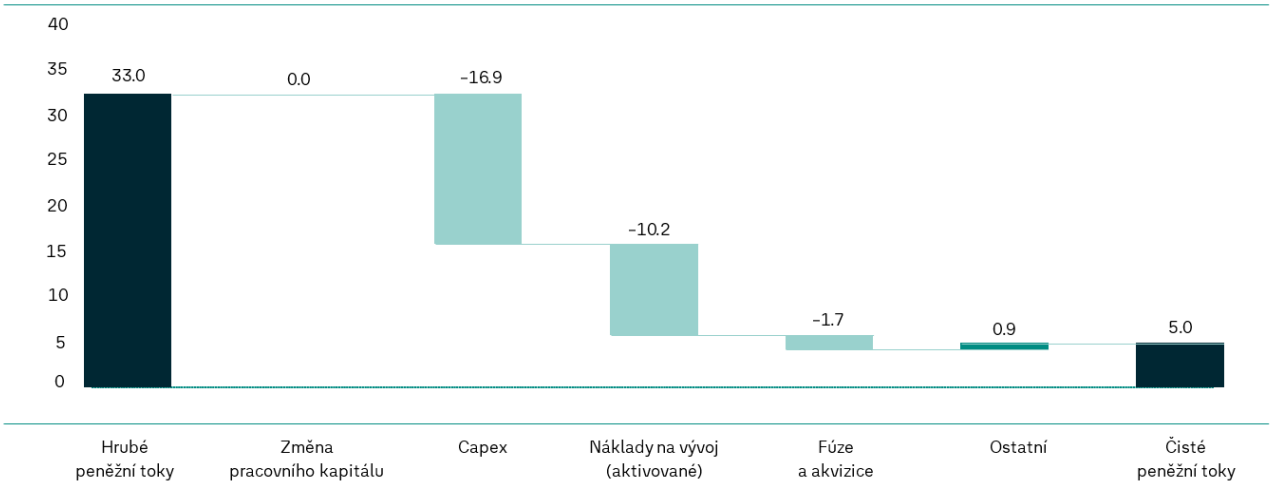
K 31. prosinci 2024 činila čistá likvidita koncernu Volkswagen –169,1 mld. €; na konci roku 2023 to bylo –147,4 mld. €.

VÝKAZ O PENĚŽNÍCH TOCÍCH PODLE DIVIZÍ

	KONCERN VOLKSWAGEN		AUTOMOBILY[1]		FINANČNÍ SLUŽBY	
mil. €	2024	2023[2]	2024	2023[2]	2024	2023[2]
Počáteční zůstatek peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	**43 522**	**29 738**	**28 704**	**23 042**	**14 819**	**6 695**
výsledek hospodaření před zdaněním	16 806	23 099	13 811	19 332	2 994	3 767
Zaplacené daně ze zisku	-6 187	-7 716	-4 959	-6 328	-1 228	-1 389
Odpisy[3]	32 056	28 282	20 854	17 729	11 201	10 552
Změna stavu rezerv na penze	-19	262	-25	251	6	11
Zisk nebo ztráta z účastí oceněných ekvivalenční metodou	2 362	271	2 135	244	227	27
Ostatní nepeněžní náklady a výnosy a reklasifikace[4]	1 013	4 161	1 138	4 474	-125	-313
Hrubý peněžní tok	**46 030**	**48 358**	**32 956**	**35 702**	**13 074**	**12 656**
Změna pracovního kapitálu	**-28 879**	**-29 002**	**28**	**2 150**	**-28 907**	**-31 152**
Změna stavu zásob	-2 695	-2 071	-1 460	-651	-1 235	-1 419
Změna stavu pohledávek	-2 083	-4 361	-1 665	-1 250	-418	-3 111
Změna stavu závazků	52	5 272	-770	3 179	823	2 094
Změna stavu ostatních rezerv	4 266	453	4 168	323	98	131
Změna stavu pronajatých aktiv (bez odpisů)	-19 358	-14 964	-68	558	-19 291	-15 522
Změna stavu pohledávek z finančních služeb	-9 061	-13 332	-177	-8	-8 883	-13 324
Peněžní toky z provozní činnosti	**17 151**	**19 356**	**32 983**	**37 851**	**-15 832**	**-18 495**
Peněžní toky z investiční činnosti	**-28 853**	**-28 031**	**-27 971**	**-27 153**	**-883**	**-878**
Z toho: Hmotné investice, investiční nemovitý majetek a nehmotný majetek bez aktivovaných nákladů na vývoj (capex)	-17 202	-14 653	-16 949	-14 371	-253	-282
Náklady na vývoj (aktivované)	-10 244	-11 142	-10 244	-11 142	-	-
Nabytí a prodej účastí	-2 354	-2 738	-1 682	-2 115	-672	-622
Čistý peněžní tok[5]	***-11 702***	***-8 675***	***5 013***	***10 698***	***-16 715***	***-19 373***
Změna stavu investic do cenných papírů, termínovaných vkladů a úvěrů	-2 720	8 219	-4 406	9 512	1 686	-1 293
Investiční činnost	**-31 573**	**-19 812**	**-32 376**	**-17 641**	**804**	**-2 171**
Finanční činnost	**11 140**	**16 008**	**-5 340**	**-12 927**	**16 479**	**28 934**
Z toho: Kapitálové transakce s nekontrolními podíly	-	-8	-	-8	-	-
Vklady do a výběry z vlastního kapitálu	-1 144	1 003	-1 844	-2 919	699	3 922
Změny peněžních prostředků v důsledku změn měnových kurzů	55	-1 765	127	-1 620	-73	-145
Změna stavu opravných položek v rámci peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	1	-2	2	-2	-1	0
Změna stavu peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	**-3 226**	**13 785**	**-4 603**	**5 661**	**1 377**	**8 124**
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty k 31.12.[6]	**40 296**	**43 522**	**24 100**	**28 704**	**16 196**	**14 819**
Cenné papíry a termínované vklady, jakož i úvěry	44 662	41 858	25 175	20 994	19 487	20 864
Hrubá likvidita	**84 959**	**85 380**	**49 276**	**49 698**	**35 683**	**35 683**
Konečný stav výpůjček	-254 081	-232 813	-13 210	-9 409	-240 871	-223 404
Čistá likvidita k 31. prosinci[7]	**-169 122**	**-147 433**	**36 066**	**40 289**	**-205 188**	**-187 722**

1 Včetně alokace konsolidačních úprav na divize Automobily a Finanční služby.
2 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8).
3 Zúčtováno se zrušením ztrát ze snížení hodnoty.
4 Především ocenění finančních nástrojů tržní hodnotou a reklasifikace zisků a ztrát z vyřazení dlouhodobých aktiv a účastí do investiční činnosti.
5 Čistý peněžní tok: peněžní toky z provozní činnosti snížené o peněžní toky z investiční činnosti související s provozní činností (investiční činnost bez změny stavu investic do cenných papírů, termínovaných vkladů a poskytnutých zápůjček).
6 Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty zahrnují bankovní hotovost, šeky, pokladní hotovost a okamžitě splatné prostředky.
7 Peněžní prostředky, peněžní ekvivalenty, cenné papíry, termínované vklady a zápůjčky poskytnuté přidruženým podnikům a společným podnikům, snížené o konečný stav výpůjček (dlouhodobé a krátkodobé finanční závazky).

ČISTÉ PENĚŽNÍ TOKY V DIVIZI AUTOMOBILY ZA 2024



Finanční situace v divizi Automobily

V účetním období roku 2024 dosáhla divize Automobily hrubého peněžního toku 33,0 (35,7) mld. €. Pokles byl způsoben mimo jiné slabším výsledkem, který byl kompenzován nižšími platbami daně z příjmů. Z výkazu o peněžních tocích je třeba vyloučit nepeněžní oceňovací vlivy v souvislosti se zajišťovacími transakcemi, které ovlivnily především výsledek hospodaření za předchozí období. Změna pracovního kapitálu činila 0,0 (2,1) mld. €. Růst pohledávek a zásob a pokles závazků byly kompenzovány nárůstem ostatních rezerv. Peněžní tok z provozní činnosti se v účetním období snížil o 4,9 mld. € na 33,0 mld. €.

V období od ledna do prosince 2024 dosáhly investiční aktivity připadající na provozní činnost výše 28,0 (27,2) mld. €. Investice do dlouhodobého majetku se v rámci této částky zvýšily o 2,6 mld. € na 16,9 mld. €, včetně akvizice licencí od společnosti Rivian. Podíl kapitálových výdajů činil 6,4 (5,4) %. Významná část investic do hmotného majetku směřovala do výroby elektromobilů, souvisejících bateriových technologií a elektrických stavebnic a platforem, jež představují ústřední prvky transformace společnosti směrem k udržitelné mobilitě. Dalšími oblastmi, na které se zaměřujeme, jsou digitalizace našich výrobků, opatření ke snižování emisí CO_2, podpora udržitelných výrobních procesů a rozšiřování přítomnosti na trzích, jako je Severní Amerika a Čína. Přírůstky aktivovaných nákladů na vývoj se výrazným způsobem snížily, a to na 10,2 (11,1) mld. €. Položka „Pořízení a prodej majetkových účastí" se meziročně snížila na –1,7 (–2,1) mld. € a týkala se především strategických investic do různých společností, zejména Rivian.

Čistý peněžní tok divize Automobily poklesl o 5,7 mld. € na 5,0 mld. €. Míra konverze hotovosti, která představuje poměr čistého peněžního toku k provoznímu výsledku divize Automobily, činila na konci roku 2024 31,4 (57,1) %.

Výsledkem finančních aktivit divize Automobily byl odliv peněžních prostředků ve výši 5,3 (–12,9) mld. € za vykazované období. Týkalo se to především vydání a splacení dluhopisů a nekótovaných dluhopisů, změn stavu ostatních finančních závazků, dividend vyplacených akcionářům společnosti Volkswagen AG a splacení hybridního dluhopisu s výzvou k úhradě v květnu 2024. V předchozím roce byla také vyplacena zvláštní dividenda akcionářům společnosti Volkswagen AG v souvislosti s primární emisí akcií společnosti Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG).

Na konci účetního období 2024 vykázala divize Automobily solidní čistou likviditu ve výši 36,1 mld. €, oproti 40,3 mld. € na konci prosince 2023. Čistá likvidita divize v poměru ke konsolidovaným tržbám se ve vykazovaném období snížila na 11,1 (12,5) %.

Finanční situace v divizi Finanční služby

V účetním období roku 2024 vykázala divize Finanční služby hrubý peněžní tok ve výši 13,1 (12,7) mld. €. Změna pracovního kapitálu činila –28,9 (–31,2) mld. €. Za vázáním prostředků v pracovním kapitálu stál ve vykazovaném období zejména vyšší objem pronajatých aktiv a pohledávek. Peněžní toky z provozní činnosti činily –15,8 (–18,5) mld. €.

Investiční činnost vztahující se k provozní činnosti byla s 0,9 (0,9) mld. € na úrovni předchozího roku.

Finanční aktivity divize Finančních služeb přinesly v období od ledna do prosince 2024 příliv peněžních prostředků ve výši 16,5 (28,9) mld. €. Tento údaj se týká především emise a splacení dluhopisů a ostatních finančních závazků.

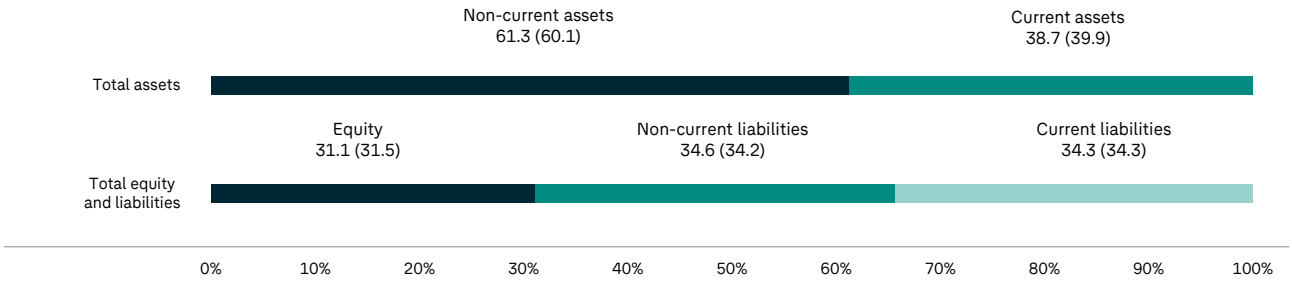
Záporná čistá likvidita divize Finanční služby k 31. prosinci 2024, která je v tomto odvětví obvyklá, činila –205,2 mld. € oproti –187,7 mld. € na konci roku 2023.

FINANČNÍ SITUACE SEGMENTŮ OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ, UŽITKOVÝCH VOZIDEL A POWER ENGINEERINGU ZA OBDOBÍ OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE

mil. €	2024	2023[1]
Osobní automobily		
Hrubý peněžní tok	26 969	30 015
Změna pracovního kapitálu	68	2 920
Peněžní toky z provozní činnosti	27 037	32 935
Peněžní toky z investiční činnosti	-24 852	-25 223
Čistý peněžní tok	2 185	7 712
Užitková vozidla		
Hrubý peněžní tok	5 504	5 214
Změna pracovního kapitálu	-59	-682
Peněžní toky z provozní činnosti	5 445	4 532
Peněžní toky z investiční činnosti	-2 945	-1 800
Čistý peněžní tok	2 500	2 732
Power engineering		
Hrubý peněžní tok	483	472
Změna pracovního kapitálu	19	-88
Peněžní toky z provozní činnosti	501	384
Peněžní toky z investiční činnosti	-173	-130
Čistý peněžní tok	328	254

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8).

CONSOLIDATED BALANCE SHEET STRUCTURE 2024[1]
in percent



1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 8).

MAJETKOVÁ SITUACE

Struktura konsolidované rozvahy

Na konci vykazovaného období vykázal koncern Volkswagen bilanční sumu ve výši 632,9 mld. €, což je o 5,4 % více než v roce předchozím. Vlastní kapitál koncernu ve výši 196,7 (189,2) mld. € byl mírně vyšší než na konci roku 2023. Podíl vlastního kapitálu činil 31,1 % (31,5 %).

K 31. prosinci 2024 existovaly podrozvahové závazky ve formě podmíněných závazků ve výši 10,3 (10,4) mld. € a finančních záruk ve výši 0,8 (0,9) mld. €. Podmíněné závazky se týkají především právních rizik souvisejících s problematikou dieselových motorů a možného zatížení z daňových rizik ve složce užitkových vozidel v Brazílii. Ve srovnání s předchozím účetním obdobím se jiné finanční závazky k 31. prosinci 2024 zvýšily o 6,5 mld. € na 44,7 mld. €. Nárůst byl způsoben zejména majetkovou účastí ve společnosti Rivian, zvýšením závazku z neodvolatelných úvěrových příslibů v divizi Finanční služby a vyššími závazky na nákup pozemků, budov a zařízení a Vlastní kapitálslužeb. Kromě ostatních finančních závazků existují navíc platební závazky z objednávek rychloobrátkových zásob, které vyplývají zejména z rámcové smlouvy o spolupráci se společností Ford Motor Company o společném vývoji dodávkových vozidel a středních pickupů pro globální trh. Kromě toho existují dlouhodobé nákupní závazky na základě smluv o nákupu baterií.

STRUKTURA ROZVAHY PODLE DIVIZÍ K 31. PROSINCI

	KONCERN VOLKSWAGEN		AUTOMOBILY[1]		FINANČNÍ SLUŽBY	
mil. €	2024	2023[2]	2024	2023[2]	2024	2023[2]
Aktiva						
Dlouhodobá aktiva	**387 674**	**361 005**	**196 508**	**186 337**	**191 166**	**174 668**
Nehmotná aktiva	93 333	89 109	92 804	88 504	529	605
Pozemky, budovy a zařízení	71 452	66 880	70 502	65 918	949	962
Pronajatá aktiva	73 193	64 094	108	377	73 086	63 717
Pohledávky z finančních služeb	101 087	94 474	–708	–726	101 795	95 200
Dlouhodobá finanční aktiva, účasti oceněné ekvivalenční metodou a ostatní účasti, ostatní pohledávky a finanční aktiva	48 610	46 448	33 802	32 264	14 808	14 184
Krátkodobá aktiva	**245 231**	**239 644**	**123 557**	**120 204**	**121 674**	**119 439**
Zásoby	56 720	53 601	50 576	48 692	6 144	4 909
Pohledávky z finančních služeb	68 855	66 381	–655	–832	69 510	67 213
Ostatní pohledávky a finanční aktiva	52 033	49 250	26 436	21 348	25 597	27 902
Obchodovatelné cenné papíry a termínované vklady	27 326	26 772	23 099	22 211	4 227	4 561
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	40 296	43 449	24 100	28 698	16 196	14 751
Aktiva držená k prodeji	0	190	0	88	0	103
Aktiva celkem	**632 905**	**600 649**	**320 065**	**306 541**	**312 840**	**294 107**
Pasiva						
Vlastní kapitál	**196 731**	**189 186**	**151 687**	**145 616**	**45 044**	**43 570**
Vlastní kapitál připadající na akcionáře společnosti Volkswagen AG	168 404	159 813	123 712	116 800	44 693	43 013
Vlastní kapitál připadající na poskytovatele hybridního kapitálu společnosti Volkswagen AG	13 890	15 155	13 890	15 155	0	0
Vlastní kapitál připadající na vlastníky společnosti Volkswagen AG	182 294	174 968	137 601	131 955	44 693	43 013
Výsledek připadající na nekontrolní podíly	14 437	14 218	14 085	13 661	352	557
Dlouhodobé závazky	**219 134**	**205 427**	**94 569**	**87 698**	**124 565**	**117 729**
Finanční závazky	137 061	122 323	25 174	18 046	111 887	104 277
Rezervy na penze	27 602	29 672	27 148	29 174	453	498
Ostatní závazky	54 472	53 432	42 247	40 479	12 225	12 953
Krátkodobé závazky	**217 039**	**206 036**	**73 809**	**73 227**	**143 230**	**132 809**
Finanční závazky	117 020	110 476	–11 964	–8 637	128 984	119 113
Obchodní závazky	29 772	30 901	26 220	26 836	3 552	4 064
Ostatní závazky	70 247	64 628	59 554	55 023	10 694	9 605
Závazky související s aktivy drženými k prodeji	0	31	0	5	0	26
Bilanční suma	**632 905**	**600 649**	**320 065**	**306 541**	**312 840**	**294 107**

1 Včetně alokace konsolidačních úprav na divize Automobily a Finanční služby, především vnitroskupinové zápůjčky.
2 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8).

Struktura rozvahy v divizi Automobily

Ke konci roku se nehmotná aktiva divize Automobily ve srovnání s 31. prosincem 2023 mírně zvýšila, a to zejména díky přírůstkům aktivovaných nákladů na vývoj, které převýšily odpisy. Zůstatek hmotného majetku byl ve srovnání s předchozím rokem výrazně vyšší, neboť přírůstky pozemků, budov a zařízení převýšily odpisy. Vykázaná hodnota účastí oceněných ekvivalenční metodou klesla, především z důvodu rozhodnutí o vyplacení dividend čínských společných podniků, které překročily výsledek účastí oceněných ekvivalenční metodou, a ztrát ze snížení hodnoty v důsledku změn cen akcií a testů na snížení hodnoty (zejména Northvolt). Celková dlouhodobá aktiva dosáhla výše 196,5 (186,3) mld. €, což je výrazný nárůst oproti konci předchozího účetního období.

Krátkodobá aktiva k 31. prosinci 2024 činila 123,6 mld. € (120,2 mld. €) a ve srovnání s koncem roku 2023 se tak jejich objem zzvýšil. Stav zásoby se mírně zvýšil. Krátkodobé ostatní pohledávky a finanční aktiva vzrostly. Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů se snížil o 4,6 mld. € na 24,1 mld. €.

Na konci vykazovaného období vykázala divize Automobily vlastní kapitál ve výši 151,7 (145,6) mld. €, což ve srovnání s předchozím rokem představuje mírný nárůst. Vývoj zisku a nižší pojistněmatematické ztráty z přecenění penzijních plánů v důsledku změny diskontní sazby a příznivé vlivy z přepočtu měn byly vyváženy výplatou dividend akcionářům společnosti Volkswagen AG, splacením hybridního dluhopisu zrušeného v květnu 2024 a negativními vlivy z ocenění derivátů vykázaných přímo ve vlastním kapitálu. Nekontrolní podíly, u nichž došlo k mírnému zvýšení, zahrnovaly především nekontrolní podíly akcionářů skupiny Porsche AG a skupiny TRATON. Podíl vlastního kapitálu činil 47,4 % (47,5 %).

Dlouhodobé závazky byly výrazně vyšší než na konci předchozího roku a na konci účetního období 2024 dosáhly výše 94,6 (87,7) mld. €. Dlouhodobé finanční závazky se výrazně zvýšily, zatímco rezervy na důchody znatelně poklesly, především v důsledku pojistněmatematického přecenění po změně diskontní sazby.

Výše krátkodobých závazků k 31. prosinci 2024 činila 73,8 mld. € (73,2) a oproti konci roku 2023 se tak prakticky nezměnila. Krátkodobé finanční závazky činily –12,0 (–8,6) mld. €. Údaje za divizi Automobily také obsahují vyloučení vnitroskupinových transakcí mezi divizemi Automobily a Finanční služby. Vzhledem k tomu, že krátkodobé finanční závazky divize Automobily byly nižší než zápůjčky poskytnuté divizi Finanční služby, byla v obou obdobích vykázána záporná hodnota. Ostatní krátkodobé rezervy zahrnuté do krátkodobých ostatních závazků výrazně vzrostly z důvodů, jako jsou plánovaná restrukturalizační opatření v segmentu osobních vozů; kompenzační účinek mělo zrušení rezerv souvisejících s personálními záležitostmi v důsledku výsledků kolektivního vyjednávání ve společnosti Volkswagen AG ve vykazovaném období.

Celková aktiva divize Automobily k 31. prosinci 2024 byla ve výši 320,1 mld. €, tj. o 4,4 % více než na konci roku 2023.

Struktura rozvahy v divizi Finanční služby

Aktiva divize Finanční služby k 31. prosinci 2024 činila celkem 312,8 mld. €, tj. o 6,4 % více než na konci roku 2023.

Objem dlouhodobých aktiv ve výši 191,2 (174,7) mld. € byl celkově vyšší než k 31. prosinci 2023. Pozemky, budovy a zařízení zahrnuté v této položce zůstaly beze změny. Pronajatá aktiva a dlouhodobé pohledávky z finančních služeb vzrostly zejména díky vyšším objemům.

Krátkodobá aktiva vzrostla o 1,9 % na 121,7 mld. €. Zásoby, pohledávky z finančních služeb a peněžní prostředky a ekvivalenty divize Finanční služby zahrnuté v této položce vzrostly, zatímco ostatní pohledávky a finanční aktiva klesly.

49,4 (49,0) % aktiv koncernu Volkswagen připadalo na konci účetního období 2024 na divizi Finanční služby.

Vlastní kapitál divize Finanční služby činil na konci roku 2024 45,0 mld. €, což je o 3,4 % více než na konci předchozího roku. Podíl vlastního kapitálu činil 14,4 % (14,8 %).

Dlouhodobé závazky divize Finanční služby vzrostly na 124,6 (117,7) mld. €, přičemž hlavním důvodem byl výrazný nárůst dlouhodobých finančních závazků. Krátkodobé závazky byly také vyšší než k 31. prosinci 2023, a to 143,2 (132,8) mil. €. Došlo k výraznému nárůstu krátkodobých finančních závazků zahrnutých v této položce, zejména v důsledku vyšších vkladů, zatímco obchodní závazky se výrazně snížily.

Vklady z přímého bankovnictví k 31. prosinci 2024 dosáhly výše 57,5 mld. €, zatímco na konci roku 2023 činily 38,8 mld. €.

STRUKTURA ROZVAHY VE SLOŽCE OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ, SLOŽCE UŽITKOVÝCH VOZIDEL A SLOŽCE POWER ENGINEERINGU

mil. €	31. 12. 2024	31. 12. 2023[1]
Osobní automobily		
Dlouhodobá aktiva	153 380	150 177
Krátkodobá aktiva	98 749	100 013
Aktiva celkem	**252 129**	**250 189**
Vlastní kapitál	131 556	126 995
Dlouhodobé závazky	70 708	70 089
Krátkodobé závazky	49 865	53 105
Užitková vozidla		
Dlouhodobá aktiva	41 300	34 530
Krátkodobá aktiva	20 604	16 237
Aktiva celkem	**61 904**	**50 767**
Vlastní kapitál	17 406	15 918
Dlouhodobé závazky	23 330	17 077
Krátkodobé závazky	21 168	17 772
Power engineering		
Dlouhodobá aktiva	1 828	1 631
Krátkodobá aktiva	4 203	3 955
Aktiva celkem	**6 031**	**5 585**
Vlastní kapitál	2 725	2 703
Dlouhodobé závazky	530	532
Krátkodobé závazky	2 776	2 350

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8).

RENTABILITA VLOŽENÉHO KAPITÁLU (ROI)

Ukazatel rentability vloženého kapitálu používáme k efektivnímu řízení využívání zdrojů v divizi Automobily a k měření její úspěšnosti. Rentabilita vloženého kapitálu je definována jako návratnost investovaného kapitálu za určité období a umožňuje nám měřit výnosnost našich produktů, produktových řad a projektů.

Rentabilita vloženého kapitálu (ROI) se vypočítává jako poměr provozního výsledku po zdanění (včetně poměrného provozního výsledku čínských společných podniků zaúčtovaných ekvivalenční metodou) k průměrnému investovanému kapitálu. Vzhledem k tomu, že společnosti koncernu Volkswagen podléhají zdanění mezinárodně rozdílnými sazbami daní ze zisku, používá se pro výpočet provozního výsledku po zdanění paušálně průměrná daňová sazba ve výši 30 %. Hodnota investovaných aktiv se vypočítá jako součet aktiv používaných k provozní činnosti uvedených v rozvaze (pozemky, budovy a zařízení, nehmotná aktiva, pronajatá aktiva, zásoby a pohledávky) snížený o neúročené závazky (obchodní závazky a přijaté zálohy) a úměrný podíl odpovídajících položek na účtech čínských společných podniků účtovaných ekvivalenční metodou. Průměrná investovaná aktiva se určují srovnáním stavu aktiv na začátku a na konci vykazovaného období.

V účetním období 2024 se ukazatel ROI meziročně snížil na 9,7 (12,3) % v důsledku nižšího provozního výsledku, ale nadále byl vyšší než námi požadovaná minimální míra návratnosti 9 %.

RENTABILITA VLOŽENÉHO KAPITÁLU (ROI) V DIVIZI AUTOMOBILY[1]

mil. €	2024	2023[2]
Provozní výsledek po zdanění	**12 591**	**15 218**
Investovaná aktiva (průměr)	129 618	123 887
Rentabilita vloženého kapitálu (ROI) v %	**9,7**	**12,3**

1 Včetně poměrného zahrnutí čínských společných podniků (včetně příslušných prodejních společností a společností vyrábějících komponenty) a přiřazení konsolidačních úprav mezi divizemi Automobily a Finanční služby.
2 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8).

SHRNUTÍ VÝVOJE ČINNOSTI SKUPINY A HOSPODÁŘSKÉ SITUACE

S ohledem na politický a hospodářský vývoj v roce 2024, jakož i na zesilující konkurenci v automobilovém průmyslu, považuje představenstvo společnosti Volkswagen AG vývoj činnosti a hospodářskou situaci za náročné, ale celkově stabilní.

V tomto prostředí bylo v uplynulém účetním období dodáno zákazníkům 9,0 mil. vozidel, což odpovídá poslednímu předpokladu, který jsme zveřejnili.

Tržby koncernu ve výši 324,7 mld. € odpovídaly aktuálním očekáváním, přičemž výkonnost tržeb v divizi Finanční služby byla pozitivní.

Provozní výsledek dosáhl 19,1 mld. €, což představuje mírný nárůst oproti předpokladům uvedeným v naší upravené prognóze, a to zejména díky pozitivním efektům objemu a produktového mixu ve čtvrtém čtvrtletí.

Investiční poměr odráží naše aktivity na zajištění budoucí životaschopnosti společnosti; jeho hodnota 14,3 % byla v rámci předpokládaného rozpětí a zahrnuje také naše investice do licencí od společnosti Rivian.

Čistý peněžní tok ve výši 5,0 mld. € se pohyboval v původně očekávaném rozmezí. Zvláště pozitivní vliv mělo oproti očekávání výraznější snížení zásob na konci vykazovaného období.

Čistá likvidita ve výši 36,1 mld. € k 31. prosinci 2024 byla v rozpětí odpovídajícím posledním předpokladům.

POROVNÁNÍ PROGNÓZY A SKUTEČNOSTI

	Skutečnost v roce 2023[1]	Původní prognóza na rok 2024	Upravená prognóza na rok 2024	Skutečnost v roce 2024
Vozidla dodaná zákazníkům	9,2 mil.	zvýšení až 3 %	~9 mil.	9,0 mil.
Koncern Volkswagen				
Tržby	322,3 mld. €	zvýšení až 5 %	~320 mld. €	324,7 mld. €
Provozní rentabilita tržeb	7,0 %	7,0–7,5 %	v daném rozpětí	5,9 %
Provozní výsledek	22,5 mld. €	v daném rozpětí	~18 mld. €	19,1 mld. €
Segment osobních vozů				
Tržby	218,4 mld. €	zvýšení až 5 %	~210 mld. €	215,4 mld. €
Provozní rentabilita tržeb	6,7 %	7,0–7,5 %	v daném rozpětí	5,3 %
Provozní výsledek	14,7 mld. €	v daném rozpětí	~10 mld. €	11,4 mld. €
Segment užitkových vozů				
Tržby	45,7 mld. €	zvýšení až 5 %	zvýšení až 5 %	46,2 mld. €
Provozní rentabilita tržeb	8,1 %	8,5–9,5 %	8,5–9,5 %	9,1 %
Provozní výsledek	3,7 mld. €	v daném rozpětí	v daném rozpětí	4,2 mld. €
Segment power engineering				
Tržby	4,0 mld. €	zvýšení až 2 %	zvýšení až 6 %	4,3 mld. €
Provozní výsledek	366 mil. €	nízké kladné trojciferné číslo v mil. €	nízké kladné trojciferné číslo v mil. €	335 mil. €
Divize Finanční služby				
Tržby	54,1 mld. €	3–7% zvýšení	3–7% zvýšení	58,8 mld. €
Provozní výsledek	3,8 mld. €	~4 mld. €	~3,2 mld. €	3,1 mld. €
Ukazatel investic v automobilové divizi	13,5 %	13,5–14,5 %	13,5–14,5 %	14,3 %
čistý peněžní tok v divizi Automobily,	10,7 mld. €	4,5 – 6,5 mld. €	~2,0 mld. €	5,0 mld. €
Čistá likvidita v divizi Automobily	40,3 mld. €	39 –41 mld. €	36 –37 mld. €	36,1 mld. €

1 Upravený údaj za předchozí účetní období.

Volkswagen AG

(STRUČNÉ ZNĚNÍ DLE NĚMECKÉHO OBCHODNÍHO ZÁKONÍKU)

Rok 2024 byl ve znamení zostřující se konkurence v automobilovém odvětví a realizace našeho výkonnostního programu.

ROČNÍ VÝSLEDEK HOSPODAŘENÍ

V souvislosti s problematikou dieselových motorů nebyly v účetním období 2024 vykázány žádné mimořádné položky.

Ve vykazovaném období byly do ostatního provozního výsledku zaúčtovány náklady ve výši 0,9 mld. € týkající se usnesení představenstva z dubna 2024 o podpoře snižování počtu zaměstnanců v administrativě prostřednictvím cílených dohod o zrušení pracovního poměru.

V prosinci 2024 dosáhla společnost Volkswagen AG po intenzivních jednáních s odborovým svazem IG Metall a podnikovou radou konsenzu o společné dohodě *Zukunft Volkswagen*. Je plánováno přeskupení výrobních kapacit v německých závodech Volkswagenu. Na tarifní úrovni byly touto kolektivní smlouvou uzavřenou do roku 2030 vytvořeny předpoklady pro snížení finančních nákladů na pracovní sílu o 1,5 mld. € ročně. Krátkodobé snížení nákladů na pracovní sílu, sjednaná strukturální opatření a úspory výdajů na vývoj by měly ve střednědobém horizontu přinést roční úspory přesahující 4 mld. €. Kromě toho se v německých závodech počítá s technickým snížením kapacity o 734 000 kusů. Za tímto účelem se podnik a zástupci zaměstnanců kromě strukturálních opatření ve výrobě dohodli na sociálně přijatelném snížení počtu zaměstnanců o více než 35 tis. pracovníků v závodech Volkswagenu v Německu do roku 2030. Toto snižování by mělo probíhat v souladu s demografickou křivkou. Tím byl položen základ významných investic do budoucích výrobků v období do 2030. Na základě příslušné kolektivní smlouvy mezi Volkswagen AG a zástupci zaměstnanců z prosince 2024 bylo nutné upravit výpočet vybraných rezerv souvisejících s personálem. Vznikl tak výnos ve výši přibližně 1 mld. €, který je vykázán v ostatních provozních výnosech. Kromě toho bylo v rámci ocenění penzijních závazků nutné upravit různé předpoklady týkající se očekávaného vývoje.

Tržby meziročně vzrostly o 1,8 % na 94,1 mld. € v roce 2024, a to především díky příznivějšímu cenově-produktovému mixu. Zahraniční tržby z prodaných výrobků představovaly 55,1 mld. €, resp. 58,6 %. Náklady na prodej se snížily o 0,9% na 85,9 mld. €, mimo jiné v důsledku nižších výdajů na materiál ve vykazovaném období.

Hrubý zisk z obratu se odpovídajícím způsobem zvýšil na 8,2 (-5,7) mld. €.

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY SPOLEČNOSTI VOLKSWAGEN AG

mil. €	2024	2023
Tržby	94 078	92 413
Náklady na prodej	–85 924	–86 748
Hrubý zisk z obratu	**8 154**	**5 665**
Odbytové a všeobecné správní náklady	–8 023	–7 452
Čistý ostatní provozní výsledek	415	64
Finanční výsledek[1]	4 809	9 091
Daň z příjmů	–221	–1 125
Výsledek hospodaření po zdanění	**5 133**	**6 243**
Zisk za období	**5 133**	**6 243**
Převod nerozděleného zisku z předchozího roku	1	2
Zúčtování/převod do nerozděleného zisku	–1 960	–1 720
Nerozdělený zisk	**3 175**	**4 526**

1 Včetně položek časového rozlišení.

Ostatní provozní výsledek činil ve vykazovaném období 0,4 mld. €, což je o 0,4 mld. € více než v předchozím období. Nárůst ostatních provozních nákladů, způsobený zejména restrukturalizačními výdaji, byl na druhé straně kompenzován vyššími ostatními provozními výnosy v důsledku rozpuštění rezerv souvisejících s personálem ve výši 0,9 mld. €.

Finanční výsledek se snížil o4,3 mld. € na4,8 mld. €, a to zejména z důvodu nižších příjmů z převodů zisku a vyššími převzatými ztrátami. V předchozím období položka zahrnovala především výplatu dividendy ve výši 5,6 mld. € od společnosti Volkswagen Group of America, Inc., Herndon.

Daně z příjmů činily -0,2 (-1,1) mld. €. Pokles daňových nákladů ve vykazovaném období byl způsoben především daňovým výnosem za předchozí roky z nižších zahraničních srážkových daní.

Zisk za účetní období 2024 činil 5,1 mld. € (6,2 mld. €).

MAJETKOVÁ A FINANČNÍ POZICE

Úhrn aktiv k 31. prosinci 2024 činil 210,1 mld. €, což je o 12,3 mld. € více než v minulém období. Dlouhodobý nehmotný majetek a pozemky, budovy a zařízení se zvýšily o 1,0 mld. €, neboť investice převýšily odpisy. Nárůst finančních aktiv na 154,0 (145,5) mld. € je způsoben různými navýšeními kapitálu.

V rámci transakce typu „vyplať a reinvestuj“ vyplatila společnost Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen (Volkswagen Finance Luxemburg) dividendy ve výši 3,9 mld. € společnosti Volkswagen AG, které tato do společnosti Volkswagen Finance Luxemburg formou navýšení kapitálu následně znovu investovala. Poté, co koncern Volkswagen a americký výrobce elektromobilů Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) v červnu 2024 oznámili svůj záměr založit společný podnik, zahájila společnost Rivian and VW Group Technology, LLC, Palo Alto/USA (Rivian and Volkswagen Group Technologies) po dosažení technických milníků a získání nezbytných úředních povolení dne 13. listopadu 2024 svou činnost. V této souvislosti provedla společnost Volkswagen AG ve vykazovaném období vklad do kapitálového fondu společnosti Volkswagen International America Inc., Wilmington/USA, ve výši 1,0 mld. €. Volkswagen AG v účetním období 2024 odkoupila od společnosti Volkswagen Finance Luxemburg podíl ve společnosti Scout Motors Inc., Tysons/USA, za 0,6 mld. €. Za účelem financování restrukturalizace společností poskytujících finanční služby v koncernu Volkswagen podle práva obchodních společností učinila společnost Volkswagen AG ve vykazovaném období vklad ve výši 250 mil. € do základního kapitálu, resp. 277 mil. € do ostatního kapitálového fondu společnosti Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig.

ROZVAHA SPOLEČNOSTI VOLKSWAGEN AG K 31. PROSINCI

mil. €	2024	2023
Dlouhodobý majetek	165 130	155 652
Zásoby	6 842	6 786
Pohledávky[1]	30 776	28 336
Likvidní prostředky	7 326	6 980
Aktiva celkem	**210 073**	**197 754**
Vlastní kapitál	42 803	42 193
Zvláštní daňové rezervy	17	17
Dlouhodobé závazky	29 169	29 101
Střednědobé závazky	60 580	44 101
Krátkodobé závazky	77 504	82 342

1 Včetně nákladů příštích období.

Dlouhodobý majetek dosahoval podílu 78,6 % (78,7 %) z bilanční sumy aktiv.

Krátkodobá aktiva (včetně nákladů příštích období) dosáhla k 31. prosinci 2024 hodnoty 44,9 (42,1) mld. €. Hodnota zásob se zvýšila o 0,1 mld. € na 6,8 mld. €. Pokles surovin, pomocných a provozních materiálů je způsoben snížením zásob drahých kovů, vytvořením opravných položek k ochrannému balicímu materiálu a snížením zásob bateriových modulů. Hotové výrobky a zboží vzrostly o 0,3 mld. € ve srovnání s 31. prosincem 2023, především v důsledku zahájení výroby nového Transporteru. Pohledávky a ostatní aktiva vzrostly na 30,8 (28,3) mld. €, což bylo způsobeno nárůstem obchodních pohledávek vůči podnikům ve skupině, jakož i pohledávek z úvěrů, resp. pohledávek z dividend. Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty se zvýšily především kvůli poklesu krátkodobých vkladů s omezeným disponováním k rozvahovému dni.

Vlastní kapitál na konci vykazovaného období činil 42,8 (42,2) mld. €. Podíl vlastního na celkovém kapitálu činil 20,4 % (21,3 %).

Ostatní rezervy se zvýšily o 1,0 mld. € na 18,1 (17,1) mld. €, převážně kvůli nárůstu rezerv na nákup a personální záležitosti. Rezerva na penze se snížila o 1,6 mld. € na 23,0 mld. €, především v důsledku změny oceňovacích metod; rezervy na daně se snížily o 0,4 mld. € na 2,1 mld. €. V průběhu vykazovaného období bylo zjištěno, že při stanovení rezervy na účty odpracovaného času nebyly plně zohledněny závazky z poskytování vedlejších požitků. Za tímto účelem byly vytvořeny rezervy ve výši 1,0 mld. €, z čehož celá 1,0 mld. € za připadá na nároky z předchozích let.

K nárůstu pasiv o 12,7 mld. € (včetně položek časového rozlišení) na 124,1 mld. € došlo především z důvodu navýšení úvěrových závazků, resp. závazků z převzatých ztrát vůči přidruženým podnikům.

Peněžní prostředky společnosti Volkswagen AG, které zahrnují likvidní prostředky se splatností kratší než 3 měsíce, po odečtení závazků vůči bankám splatných na požádání a závazků z cash poolingu, se oproti předchozímu roku zvýšily z –4,4 mld. € na –2,7 mld. €. Úročitelná část cizího kapitálu činila 102,0 mld. € (92,3 mld. €). Vzhledem k politickému a hospodářskému vývoji v roce 2024 a intenzivní konkurenci v automobilovém průmyslu považujeme hospodářskou situaci společnosti Volkswagen AG za složitou, nicméně celkově stabilní, stejně jako hospodářskou situaci koncernu Volkswagen.

DIVIDENDOVÁ POLITIKA

Dividendová politika je začleněna do naší finanční strategie. V zájmu všech zainteresovaných stran usilujeme o kontinuální vývoj dividend, který zajišťuje adekvátní podíl našich akcionářů na úspěchu podnikání. Proto navrhovaná výše dividendy zohledňuje naše finanční cíle, zejména zajištění pevné finanční základny v rámci realizace naší strategie.

V naší koncernové strategii jsme si stanovili cíl dosáhnout výplatní kvóty alespoň 30 %. Výplatní poměr vychází z konsolidovaného výsledku po zdanění, který připadá na akcionáře společnosti Volkswagen AG. Ve vykazovaném období to představuje 29,6 %, upravená hodnota za předchozí účetní období pak 28,4 %.

NÁVRH DIVIDENDY

V účetním období 2024 činil čistý nerozdělený zisk 3,2 mld. €. Představenstvo a dozorčí rada navrhují vyplatit celkovou dividendu ve výši 3,2 mld. €, tj. 6,30 € na kmenovou akcii, resp. 6,36 € na prioritní akcii.

NÁVRH NA ROZDĚLENÍ ZISKU

€	2024
Rozdělení dividendy na upsaný kapitál (1 283 mil. €)	3 170 532 483,60
z toho: na kmenové akcie	1 859 065 853,40
na prioritní akcie	1 311 466 630,20
Převod do ostatních fondů ze zisku	4 117 761,47
Nerozdělený zisk	3 174 650 245,07

POŽITKY POSKYTNUTÉ ZAMĚSTNANCŮM VOLKSWAGEN AG

mil. €	2024	%	2023	%
Přímé odměny včetně vedlejších peněžních požitků	7 819	63,8	8 595	69,5
Sociální odvody	1 600	13,1	1 591	12,9
Placené doby výpadku	1 371	11,2	1 273	10,3
Zabezpečení na stáří	1 459	11,9	910	7,4
Celkové náklady	**12 249**	**100,0**	**12 369**	**100,0**

ODBYT

V účetním období 2024 společnost Volkswagen AG prodala celkem 2 106 670 (2 162 652) vozů. Podíl zahraničních prodejů dosáhl 64,2 % (64,1 %).

VÝROBA

Společnost Volkswagen AG vyrobila ve vykazovaném období ve svých automobilových závodech Wolfsburg, Hannover a Emden celkem 772 524 vozidel (-5.3 %). V účetním období 2024 bylo nutné dočasně omezit výrobu v důsledku přírodních živlů.

CELKOVÝ POČET ZAMĚSTNANCŮ

V závodech společnosti Volkswagen AG bylo k 31. prosinci 2024 (bez zaměstnanců pracujících pro dceřiné společnosti) zaměstnáno celkem 112 091 (116 063) osob; z uvedeného počtu bylo 4 057 (4 374) učňů. 7 180 (7 724) zaměstnanců bylo v pasivní fázi částečného důchodu.

Zastoupení žen v pracovní síle činilo 18,9 % (18,6 %). Na částečný pracovní úvazek zaměstnával Volkswagen AG celkem 7 913 (8 110) pracovníků. Míra zastoupení zahraničních zaměstnanců činila 6,5 % (6,4 %). Celkem 83,2 % (83,2 %) zaměstnanců společnosti Volkswagen AG ve výrobě absolvovalo odborné nebo doplňkové školení. Podíl absolventů ve stejném období byl 23,5 % (22,8 %). Průměrný věk zaměstnanců v účetním období 2024 činil 45,3 (45,1) let.

VÝZKUM A VÝVOJ

Náklady na výzkum a vývoj společnosti Volkswagen AG, stanovené dle německého obchodního zákoníku, dosáhly v účetním období 4,3 mld. € (4,7 mld. €). V této oblasti bylo ke konci vykazovaného období zaměstnáno 15 419 (15,422) osob.

OBCHODNÍ VÝVOJ SPOLEČNOSTI VOLKSWAGEN AG

Z pozice mateřské společnosti koncernu Volkswagen podléhá společnost Volkswagen AG obecně obdobnému očekávanému vývoji, rizikům i příležitostem jako koncern. Podrobnější informace uvádíme ve zprávě o očekávaném vývoji, resp. rizicích a příležitostech, jež tvoří součást této výroční zprávy.

RIZIKA SPOJENÁ S FINANČNÍMI NÁSTROJI

Společnost Volkswagen AG je z hlediska využívání finančních nástrojů vystavena v zásadě stejným rizikům jako koncern Volkswagen. Více o souvisejících rizicích naleznete v části rizika a příležitosti v této výroční zprávě.

ZPRÁVA O VZTAZÍCH MEZI PROPOJENÝMI OSOBAMI

Představenstvo společnosti Volkswagen AG předložilo předmětnou zprávu v souladu s § 312 německého zákona o akciových společnostech (*Aktiengesetz*; AktG) dozorčí radě a vydalo následující závěrečné prohlášení:

„Prohlašujeme, že Volkswagen AG obdržela přiměřené protiplnění v období od 1. ledna do 31. prosince 2024 za veškeré transakce uskutečněné s podniky ve skupině ve smyslu § 312 zákona o akciových společnostech (AktG). Toto posouzení je založeno na okolnostech, které nám byly známy k datu vykazovaných transakcí."

Roční účetní závěrka společnosti Volkswagen AG (v souladu s německým obchodním zákoníkem; HGB) je dostupná prostřednictvím elektronického obchodního rejstříku na adrese: www.unternehmensregister.de.

Trvale udržitelné zvyšování hodnoty

Naším cílem je zodpovědné řízení činnosti v celém hodnotovém řetězci. Tento přístup by měl přinést prospěch všem – zákazníkům, zaměstnancům, životnímu prostředí i společnosti. Nový důležitý a cílený impuls přináší také nová strategie udržitelnosti koncernu představená v roce 2024 pod názvem *regenerate+*.

Nejvýznamnější finanční výkonnostní ukazatele koncernu Volkswagen jsou popsány v kapitole Finanční výkonnost, finanční pozice a čistá aktiva. Informace o účinnosti faktorů ovlivňujících tvorbu přidané hodnoty společnosti však poskytují také nefinanční výkonnostní ukazatele. Patří mezi ně procesy v oblastech výzkumu a vývoje, nákupu, technologie, výroby, marketingu a prodeje, lidských zdrojů, informační technologie a řízení kvality. Ve všech těchto procesech si uvědomujeme svou odpovědnost vůči zákazníkům, zaměstnancům, životnímu prostředí i celé společnosti. V této kapitole na příkladech ukazujeme, jak chceme zvyšovat přidanou hodnotu společnosti udržitelným způsobem. Tato kapitola obsahuje také popis klíčových nehmotných zdrojů.

TRVALÁ UDRŽITELNOST

Udržitelnost znamená udržovat neporušené environmentální, sociální a ekonomické systémy s dlouhodobou životaschopností na globální, regionální a místní úrovni. Koncern Volkswagen může tyto systémy ovlivňovat různými způsoby a přebírá spoluodpovědnost za jejich udržitelnost. Vyvinuli jsme tak udržitelný styl řízení společnosti a zavedli potřebnou strukturu řízení.

V nové strategii koncernu pro rok 2024 „Mobilita pro generace" jsme definovali jasné cíle koncernu v podobě devíti imperativů, rozdělených mezi trojici hlavních témat: nadchnout zákazníka, maximálně využít potenciál koncernu a zaměřit se na klíčové elementy. Zaměřujeme se na budování pevných základů podniku, snižování nákladové základny a zvyšování odolnosti jeho struktur. Udržitelnost chápeme jako zásadní princip našeho jednání.

Téma udržitelnosti je v koncernu Volkswagen hluboce zakořeněno a je nedílnou součástí jeho strategie. Nový důležitý a cílený impuls přináší také naše nová koncernová strategie udržitelnosti, *regenerate+*, která byla představena v roce 2024. Společnost potřebuje angažovanost, která povede k pozitivní přidané hodnotě, aby posílila regenerační schopnosti naší planety a zajistila životaschopnou budoucnost pro současné i budoucí generace. Chceme k tomu přispět a chápeme udržitelnost v širokém a komplexním smyslu – ekologicky, sociálně i ekonomicky. Naší vizí je stát se poskytovatelem mobility s pozitivní přidanou hodnotou pro přírodu i společnost. Budeme proto usilovat o partnerskou spolupráci se všemi zúčastněnými stranami, abychom se mohli učit a dále se zlepšovat.

Strategie udržitelnosti *regenerate+* platí pro celý koncern Volkswagen, tj. pro všechny jeho divize, značky a dceřiné společnosti. Týká se tak komplexně všech našich produktů, služeb a zúčastněných stran, mezi něž na úrovni značek patří i naši zákazníci. Prostřednictvím strategie *regenerate+* se jako koncern Volkswagen hodláme odlišit a zároveň umožnit našim značkám, aby se prosadily v daném tržním prostředí.

Společně sledujeme vizi koncernu Volkswagen a prosazujeme udržitelnou tvorbu hodnot. Transformace je proces a my jsme neustále v pohybu: pravidelně přezkoumáváme naše ambiciózní cíle a průběžně je upravujeme. Součástí tohoto procesu je i systematické zavádění nové strategie udržitelnosti koncernu *regenerate+*. Tato strategie obsahuje jasná opatření ve čtyřech dimenzích:

- Příroda, kam patří prioritní oblasti zmírňování změny klimatu, zdroje a ekosystém.
- Naši lidé, s prioritními oblastmi kultura, pracovní síla, bezpečnost práce a preventivní zdravotní péče.
- Společnost, zahrnující prioritní oblasti dodavatelský řetězec, zákazníci a zúčastněné strany a společenská angažovanost.
- Podnikání, včetně prioritních oblastí segmenty související s udržitelností a financování.

Tam, kde bylo již rozhodnuto, je každá prioritní oblast spojena s jasnými cíli a milníky, klíčovými ukazateli výkonnosti a příslušnými balíčky opatření. Ukazatele KPI související s ESG, jako je index dekarbonizace a index rozmanitosti, se již odrážejí v odměňování členů představenstva.

Aspekty dimenze příroda budou podrobněji popsány níže. Z pozice poskytovatele mobility má koncern Volkswagen vliv na přírodu a životní prostředí v celém svém hodnotovém řetězci. Hlavním cílem strategie udržitelnosti koncernu je proto dosáhnout více než pouhého snížení emisí. Naší vizí je mít pozitivní dopad na lidi a životní prostředí a prostřednictvím regenerativních postupů přispívat k obnově a zlepšování ekosystémů a životních podmínek.

Dekarbonizace

Dekarbonizace společnosti a zejména jejího portfolia produktů je významnou součástí strategie udržitelnosti *regenerate+*, kde byla definována jako jedna z hlavních oblastí v dimenzi přírody.

Díky indexu dekarbonizace (DKI) disponujeme relevantním měřicím nástrojem, který transparentním a srozumitelným způsobem znázorňuje naše pokroky a průběžné výsledky, co se dekarbonizace týče. Index dekarbonizace měří emise CO_2 a ekvivalentů CO_2 (společně označovaných jako CO_2ekv.) podle jednotlivých značek osobních vozidel a lehkých užitkových vozů v regionu Evropy (EU27, Spojené království, Norsko a Island), Číny (včetně čínských společných podniků) a USA během celého životního cyklu vozidel. V rámci tohoto indexu se fáze používání počítá na základě 200 tis. ujetých km na vozidlo a s ohledem na hodnoty vozového parku specifické pro daný region, bez zohlednění zákonem stanovených možností flexibility. Intenzita emisí CO_2ekv. z elektřiny použité k nabíjení elektromobilů se rovněž vypočítává na základě regionálně specifických energetických mixů. Údržba vozidel se v tomto výpočtu nezohledňuje. Naše hodnocení životního cyklu vozidla, která slouží jako podklad pro výpočet emisí v rámci dodavatelského řetězce a recyklace, byla nezávisle externě certifikována v souladu s normami ISO 14040 a ISO 14044.

Metodika výpočtu DKI se pravidelně přizpůsobuje interním a externím požadavkům, jako jsou např. nové emisní testovací cykly. Zveřejněné hodnoty DKI lze proto také upravit dle nové metodiky a umožnit tak prezentaci určité časové řady, která bude metodicky konzistentní. Protokol o skleníkových plynech (GHG), soubor standardů koordinovaných Světovým institutem zdrojů (WRI) a Světovou podnikatelskou radou pro udržitelný rozvoj (WBCSD) v oblasti uhlíkového účetnictví a souvisejícího vykazování pro společnosti, rovněž umožňuje přepočet podnikových emisí, pokud se objeví nová významná zjištění nebo změny. K těmto důvodům mohou patřit např. strukturální změny ve společnosti. Koncern Volkswagen každoročně zkoumá případné změny výpočtu a rozhoduje o nich na základě předem stanoveného procesu. Historické emise bylo například nutné ve vykazovaném období poprvé přepočítat v důsledku aktualizace obecných emisních faktorů pro fosilní paliva.

Ve vykazovaném období činila hodnota DKI koncernu Volkswagen v průměru 48,0 t CO_2ekv./vozidlo. To představuje snížení o 0,9 tuny CO_2ekv. na vozidlo ve srovnání s přepočteným údajem za předchozí účetní období.

Řízení a koordinace

Koncern Volkswagen zavedl řízení trvalé udržitelnosti na úrovni celého koncernu. Související struktury, procesy a odpovědnosti jsou definovány v samostatné politice koncernu. Na řízení trvalé udržitelnosti pohlížíme jako na proces neustálého zlepšování. Mezi klíčové prvky patří převzetí celkové mezifunkční odpovědnosti za udržitelnost předsedou představenstva Volkswagen AG, stanovení kompetencí členů představenstva odpovědných za konkrétní koncepce řízení udržitelnosti a pozice ředitele pro udržitelnost pro komplexní strategii udržitelnosti na úrovni koncernu. Udržitelnost je zakotvena ve strategii koncernu jako samostatný strategický cíl a je součástí programu Top 10 na koncernové úrovni. Obsah je pravidelně hodnocen a hlášen představenstvu.

Iniciativa OSN Global Compact

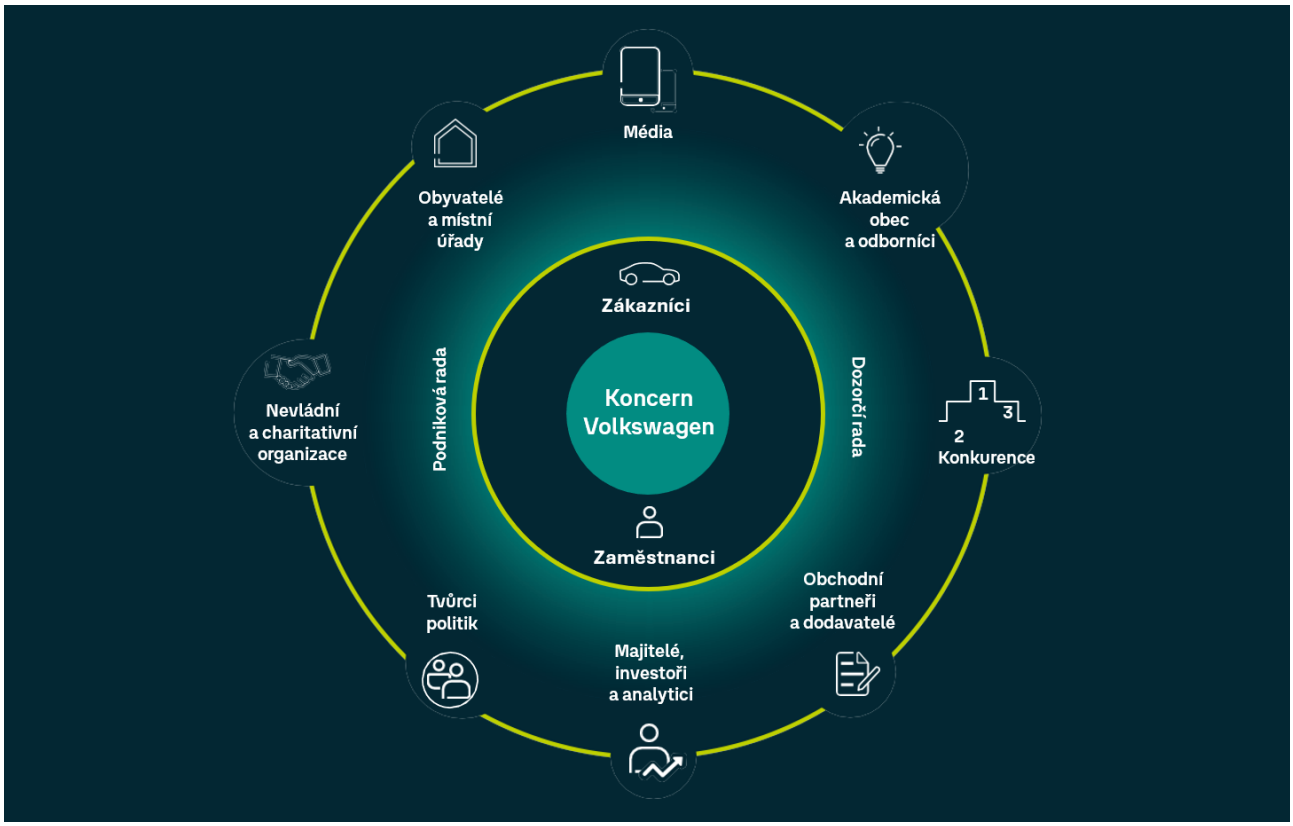
Společnost Volkswagen AG se účastní iniciativy OSN Global Compact (UNGC), největší světové iniciativy pro udržitelnou správu a řízení společností, a je zapojena do národních a mezinárodních iniciativ spolu s dalšími společnostmi koncernu, jako jsou AUDI AG, MAN Truck & Bus SE, Porsche AG, Scania AB a TRATON SE. Kapitálové trhy považují členství emitenta v UNGC za důležitý faktor při rozhodování o investicích do jeho akcií a dluhopisů. Fondy ESG se v posledních letech staly velmi populárními a získaly na významu jako zúčastněné strany. V rámci každoroční Zprávy o pokroku podávají koncern Volkswagen a jeho značky informace o pokroku v implementaci deseti principů UNGC a o svých aktivitách na podporu Cílů udržitelného rozvoje (SDGs). Společnost AUDI AG se ve vykazovaném období zúčastnila programu SDG Innovation Accelerator a společnost MAN Energy Solutions programu Target Gender Accelerator.

Strategické zapojení zúčastněných stran

Jsme mezinárodní společnost a jako taková ovlivňujeme svými obchodními aktivitami životy mnoha různých lidí. Proto je nezbytné vhodným způsobem koordinovat zapojení zúčastněných stran, aby bylo možné určit podstatné oblasti strategie udržitelnosti koncernu a včas rozpoznat vznikající i měnící se očekávání zúčastněných stran a podniknout příslušné kroky. Koncern Volkswagen chápe zapojení zúčastněných stran jako povinnost systematicky a nepřetržitě komunikovat se zájmovými skupinami a zúčastněnými stranami společnosti, aktivně jim naslouchat a zohledňovat jejich podněty při zdokonalování našich strategií. Cílem je otevřená, konstruktivní a také kritická výměna názorů se skupinami zúčastněných stran, které jsou uvedeny v doprovodné grafice. Snažíme se chápat jejich požadavky a očekávání, diskutovat s nimi o klíčových tématech koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+* a vysvětlovat, jak souvisí s celkovou strategií koncernu a její realizací.

Zúčastněné strany jsou jednotlivci, skupiny nebo organizace, které významně ovlivňují způsob nebo jsou podstatně ovlivněny způsobem, jakým koncern přijímá svá rozhodnutí, a důsledky těchto rozhodnutí. Jako nejdůležitější skupiny zúčastněných stran identifikoval koncern Volkswagen deset skupin. Zaměstnanci a zákazníci jsou v centru sítě zúčastněných stran. Na základě průběžné analýzy zainteresovaných stran jsme identifikovali dalších osm skupin. Koncern Volkswagen klade velký důraz na nepřetržitou komunikaci mezi interními a externími skupinami zúčastněných stran. V této souvislosti plní dozorčí rada a podniková rada nejen kontrolní a poradní funkci, ale také funkci rozhraní mezi interními a externími zúčastněnými stranami. Dozorčí rada koncernu Volkswagen je jako kontrolní orgán pravidelně informována o stanoviscích a zájmech příslušných zúčastněných stran v souvislosti s dopady na udržitelnost v rámci zákonných požadavků na podávání zpráv a požadavků stanovených dozorčí radou. Je přímo zapojena zejména do rozhodnutí, která mají pro společnost zásadní význam, protože k nim musí udělit svůj souhlas. V radě jsou zastoupeni stejným počtem zástupci akcionářů a zaměstnanců. Zájmy, názory a práva zaměstnanců koncernu jsou tak zastoupena na nejvyšší úrovni koncernu.

ZÚČASTNĚNÉ STRANY KONCERNU VOLKSWAGEN



Rada pro trvalou udržitelnost

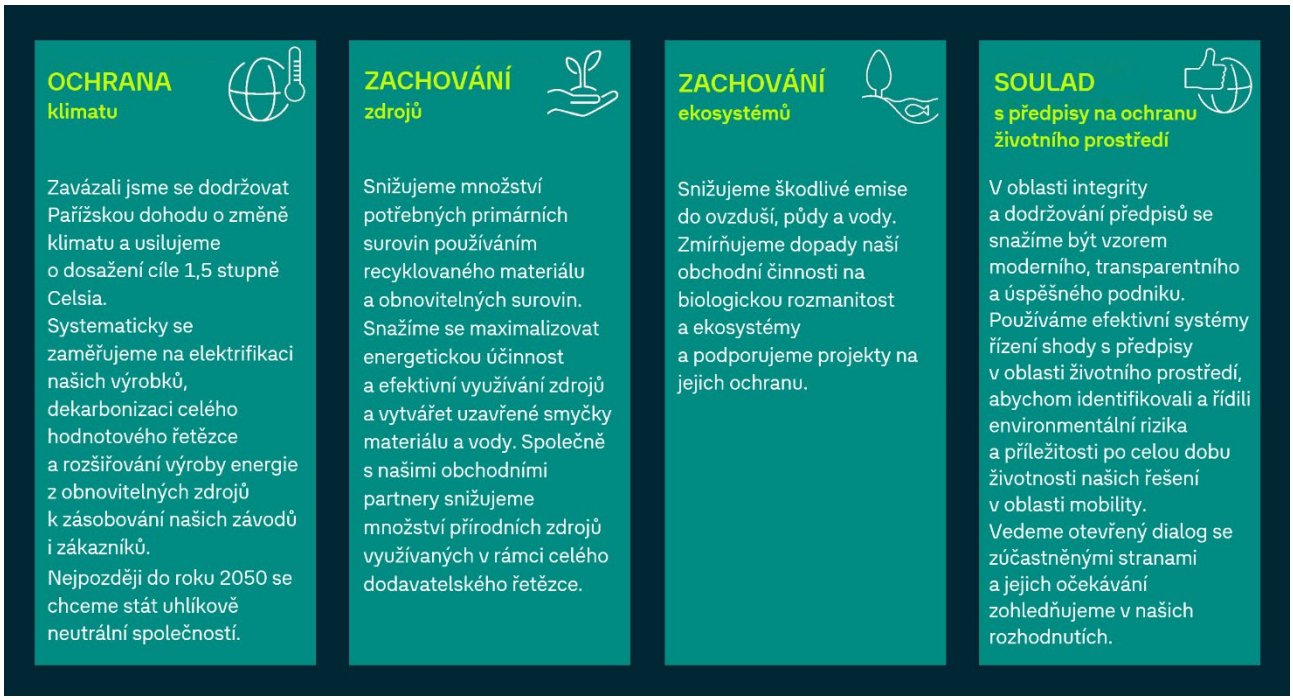
Rada pro trvalou udržitelnost jako nezávislý poradní výbor podporovala koncern Volkswagen v důležitých strategických otázkách udržitelnosti v letech 2016 až 2022. Fungovala jako zdroj podnětů a podpory, ale také jako kritický hlas, který společnosti přibližoval různé úhly pohledu.

V průběhu vykazovaného období došlo ke změně formátu rady z hlediska její strategie i struktury. Nový koncept si nyní klade za cíl prověřovat a společně dále rozvíjet relevantní témata strategie udržitelnosti koncernu, která byla identifikována v rámci posouzení významnosti. Novou Radu pro trvalou udržitelnost tvoří skupiny odborníků pro každou dimenzi strategie *regenerate+*. V pracovních skupinách pro udržitelnost spolupracují tři vybraní nezávislí externí odborníci se třemi interními odborníky z koncernu na dalším rozvoji strategických témat. Tento nový formát pomáhá zajistit, aby zpětná vazba a podněty týkající se strategie a iniciativ koncernu Volkswagen byly zohledňovány při neustálém dalším rozvoji této strategie a souvisejících iniciativ. Nová Rada pro udržitelnost má navíc možnost pravidelně předkládat výsledky své práce a podněty představenstvu koncernu v rámci rozhovorů a výměnných fór.

Další informace jsou k dispozici na webových stránkách Rady pro udržitelnost na adrese www.volkswagen-group.com/ sustainability-council.

Ochrana životního prostředí a klimatu

Jako jeden z největších výrobců automobilů nese koncern Volkswagen odpovědnost za dopad svých činností na životní prostředí. Rámcem pro všechny environmentální aktivity koncernu Volkswagen je naše environmentální programové prohlášení goTOzero. Prostřednictvím tohoto programového prohlášení usilujeme o minimalizaci environmentálního dopadu po celou dobu životního cyklu – od surovin po ukončení životnosti – pro všechny naše produkty a řešení v oblasti mobility. Dodržování ekologických předpisů, norem a dobrovolných závazků je základním předpokladem naší činnosti.



Uvedené programové prohlášení představuje základ pro propojení našich cílů, klíčových ukazatelů výkonnosti, programů a opatření. Směřuje naše jednání na čtyři hlavní oblasti činnosti a cíle, které z nich vyplývají.

Organizace ochrany životního prostředí

Koncern Volkswagen přijal environmentální politiku, která obsahuje pokyny k environmentálnímu rozhodování, řízení projektů a péči o životní prostředí. Tato politika stanovuje parametry chování a pracovních metod managementu a zaměstnanců v pěti oblastech: chování managementu, dodržování předpisů, ochrana životního prostředí, spolupráce se zúčastněnými stranami a neustálé zlepšování.

Představenstvo společnosti Volkswagen AG je nejvyšší interní orgán, který rozhoduje o otázkách životního prostředí. Představenstvo koncernu a představenstva jednotlivých značek koncernu zohledňují při svém rozhodování nejen obchodní, ale také sociální a environmentální kritéria. Za řízení ochrany životního prostředí v celém koncernu odpovídá Řídící výbor koncernu pro životní prostředí a energetiku. Další orgány pak nesou odpovědnost za řízení jednotlivých klíčových aspektů. Patří k nim řídící výbor koncernu pro emise CO_2 a řídící výbor koncernu pro shodu vozového parku.

Koncern Volkswagen koordinuje činnost značek a společností, které zase řídí opatření v regionech. Značky a společnosti jsou odpovědné za svou vlastní organizaci environmentálních záležitostí. Jejich činnost v oblasti ochrany životního prostředí vychází z cílů, směrnic a zásad platných v celém koncernu.

Kromě dodržování zákonných požadavků v oblasti životního prostředí a energetické účinnosti se snažíme dodržovat další dobrovolné závazky, kterým jsme přizpůsobili své procesy a firemní kulturu. Poskytujeme zdroje nezbytné k dosažení našich environmentálních a energetických cílů. Úkolem našeho systému řízení dodržování předpisů v oblasti ochrany životního prostředí je zajistit, aby byly environmentální aspekty a závazky uznávány a řádně zohledňovány v rozhodovacím procesu. Porušování environmentálních předpisů a úmyslné opomenutí nebo podvod jsou v souladu s našimi organizačními zásadami považovány za závažné porušení interních pravidel. Dodržování požadavků naší environmentální a energetické politiky je každý rok předmětem hodnocení, jehož výsledky jsou předkládány představenstvu společnosti Volkswagen AG.

SYSTÉM ŘÍZENÍ INTEGRITY A DODRŽOVÁNÍ PŘEDPISŮ (ICMS)

Integrita a dodržování předpisů jsou hlavními prioritami koncernu Volkswagen. Pevně věříme, že pro dlouhodobý obchodní úspěch je důležité, aby každý jednotlivec dodržoval zákony, předpisy a závazky. Dodržování předpisů je

pro všechny zaměstnance koncernu samozřejmostí, proto jsou integrita a dodržování předpisů součástí strategie koncernu a jsou zakotveny v naší strategii udržitelnosti *regenerate+*.

Naším cílem je být vzorem a prohlubovat důvěru našich zaměstnanců, zákazníků, investorů a partnerů v naši společnost. Naše předpisy, procesy a firemní kultura poskytují všem zaměstnancům vodítka, jak se chovat v souladu se zásadami integrity a dodržovat platná pravidla. Integrita a dodržování předpisů musí mít jako ukazatele výkonnosti v naší společnosti stejně důležitou strategickou a provozní prioritu jako tržby, zisk, kvalita výrobků nebo atraktivita zaměstnavatele.

Útvar Integrity & Compliance poskytuje koncernový rámec pro komplexní systém řízení integrity a dodržování předpisů skrze odpovídající programy, pokyny, procesy a praktické rady týkající se integrity a dodržování předpisů. Hlavním cílem je zajistit jednotné standardy ve všech společnostech a značkách koncernu. To pomáhá společnostem po celém světě vykonávat obchodní aktivity na vlastní odpovědnost v souladu s pravidly a dodržovat příslušné zákony a interní předpisy.

Prioritní oblasti

Klíčovými oblastmi v rámci systému ICMS jsou boj proti korupci a prevence zpronevěry, podvodů, úplatkářství a praní špinavých peněz.

Základem této činnosti je interní posouzení rizik v oblasti compliance (ICRA). Tento proces stanoví rizika v oblasti compliance v rámci koncernu. Na základě rizikových profilů stanovených prostřednictvím ICRA jsou pro každou kontrolovanou společnost definována opatření k zajištění shody, která společnosti provádějí. Proces ICRA také odkazuje na minimální koncernové standardy týkající se Kodexu chování (CoC), systému oznamovatelů, školení v oblasti integrity a dodržování předpisů a v neposlední řadě komunikace.

Zásady a postupy dodržování předpisů v oblasti lidských zdrojů (HR)

Zásady integrity a dodržování předpisů jsou integrovány do standardních procesů řízení lidských zdrojů, jako je nábor, školení a rozvoj zaměstnanců. V oblasti odměňování může nesprávné jednání negativně ovlivnit výši bonusu zaměstnance. Integrita a dodržování předpisů jsou součástí každoročního hodnocení zaměstnanců a také předmětem školení zaměstnanců na všech úrovních společnosti.

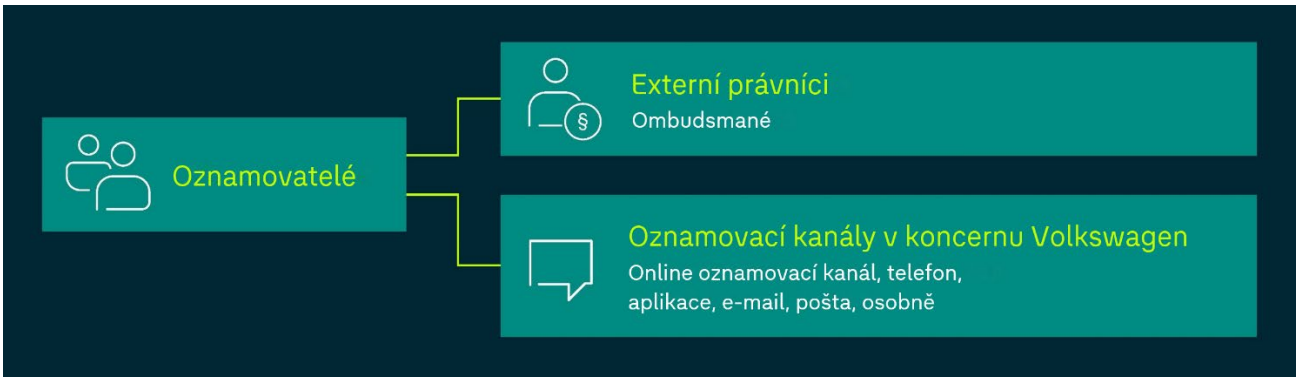
Zvyšování povědomí a komunikace

Kodex chování (CoC) stanovuje sdílené základní hodnoty pro integritu a dodržování předpisů v rámci koncernu Volkswagen pro všechny značky a společnosti. CoC je hlavním nástrojem pro posílení povědomí o odpovědném chování a rozhodování a může sloužit i jako pomůcka a jako způsob nalezení správných kontaktních osob. Kodex chování je závazný pro všechny zaměstnance a povinnost dodržovat jej v platném znění je zakotvena v jejich pracovní smlouvě. My i naši zaměstnanci absolvujeme pravidelná povinná školení zaměřená na obsah Kodexu chování.

Útvar koncernu Integrity & Compliance organizuje různé akce, které ještě doplňuje nabídka jednotlivých oddělení. Komunikační tým pravidelně zkoumá praktické úkoly v oblasti dodržování předpisů a případové studie. Ke zvyšování povědomí o otázkách integrity a dodržování předpisů slouží informační a komunikační aktivity, jako jsou osvětové kampaně, filmové a dialogové formáty, zpravodaje a interaktivní hry.

Informační středisko Integrity & Compliance se stalo ústředním poradenským centrem. Tým centra odpovídá na otázky týkající se compliance a poskytuje rady ohledně interních pokynů a politik společnosti.

KANÁLY HLÁŠENÍ PRO OZNAMOVATELE V SYSTÉMU „WHISTLEBLOWER“



Školení a normy

Útvar Integrity & Compliance stanovuje prostřednictvím procesu ICMS jednotné standardy pro školení v oblasti integrity a dodržování předpisů v rámci celého koncernu. Jednotlivé značky a společnosti tak mohou poskytovat svým zaměstnancům konzistentní kvalitu školení založeného na rizicích a specifického pro určené cílové skupiny, včetně předem stanoveného základního obsahu. Školení se věnují klíčovým tématům, jako je Kodex chování, boj proti korupci, praní špinavých peněz a systém pro oznamovatele.

Boj proti korupci

Koncern Volkswagen uplatňuje politiku nulové tolerance vůči aktivní nebo pasivní korupci. To je zakotveno jak v našem interním Kodexu chování, tak v Kodexu chování pro obchodní partnery. Součástí boje proti korupci je také organizace povinných školení pro zaměstnance ve společnostech, které čelí vysoké míře rizika ohledně dodržování předpisů.

Systém pro oznamovatele (whistleblower)

Systém pro oznamovatele porušení předpisů („whistleblower“) je ústředním kontaktním místem pro oznamování případů protiprávního jednání ze strany zaměstnanců koncernu Volkswagen nebo dodavatelů. Zaměstnanci, obchodní partneři a další třetí strany mohou oznámit protiprávní jednání kdykoli a v mnoha jazycích. Pro tento účel je k dispozici široká škála kanálů a informace mohou být podány zcela anonymně, pokud je to preferovaný způsob. Teprve po důkladném přezkoumání oznámení a v případě konkrétních známek porušení pravidel je zahájeno šetření. V případě prokázaného pochybení jsou uloženy odpovídající sankce. Ústředním cílem systému je zabránit poškození společnosti a jejích zaměstnanců pomocí závazných zásad a jasně řízeného procesu.

Dodržování předpisů v oblasti fúzí a akvizic a nekontrolních podílů

V případě plánovaných fúzí a akvizic (M&A transakce) provádíme audit příslušných společností z hlediska obchodních rizik, jako je korupce, narušení důvěry nebo podvod, a z hlediska rizik porušování lidských práv. Toto se týká i společných podniků, jakož i projektů industrializace a spolupráce s externími partnery. Analýzy poskytují i doporučení ke zmírnění zjištěných rizik. Koncernový útvar Integrity & Compliance také dle potřeby napomáhá řídit dodržování předpisů v nekontrolních podílech (NCS), tj. společnostech, které nejsou ovládány společností koncernu Volkswagen jako většinovým akcionářem. To se týká i čínských společných podniků.

Prověrky due diligence obchodních partnerů

V rámci hloubkové prověrky obchodních partnerů (BPDD) prověřujeme naše obchodní partnery z hlediska jejich bezúhonnosti, možných rizik korupce a dodržování etických norem. V souladu s politikou musí být prověrka BPDD prováděna pro určité obchodní partnery a s využitím přístupu založeného na rizicích. Cílem je identifikovat v rané fázi možná rizika týkající se obchodních partnerů, vyhnout se jakýmkoli nepoctivým obchodním partnerům, definovat opatření k minimalizaci rizik a realizovat tato opatření ve vztahu k obchodnímu partnerovi. Pokud to není možné, obchodní vztah nenavážeme nebo jej v mezích zákona ukončíme.

Shoda výrobků

Cílem systému řízení shody výrobků je zajistit po celou dobu životního cyklu našich výrobků jejich soulad se zákonnými a regulatorními požadavky země vývozu a dovozu, interními a externími normami, smluvně dohodnutými požadavky zákazníků i zveřejněnými dobrovolnými závazky.

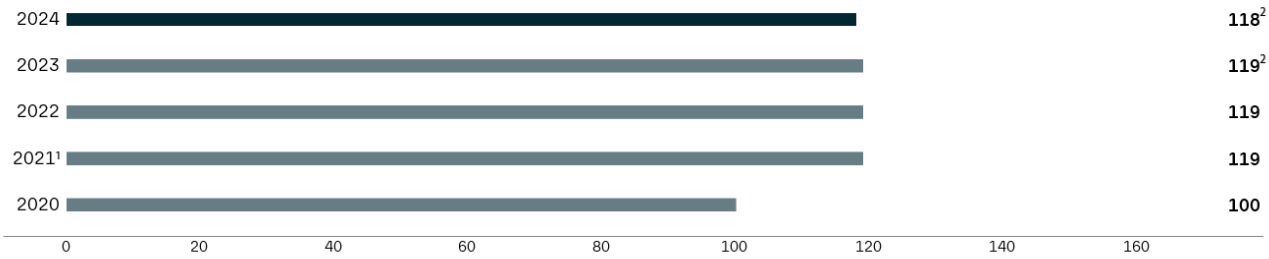
Dodržování předpisů v oblasti ochrany životního prostředí.

Právní předpisy a dobrovolné závazky týkající se ochrany životního prostředí jsou závazné ve všech výrobních závodech a ve všech oblastech podnikání. Environmentální politika skupiny a systém řízení souladu s předpisy v oblasti životního prostředí stanoví příslušné požadavky a odpovědnosti. Tyto platí pro všechny strategie a procesy plánování a rozhodování ve všech značkách a společnostech koncernu. Součástí je i systém klíčových ukazatelů pro určení míry plnění environmentálních cílů v oblasti obnovitelné energie, emisí CO_2 a efektivního využívání zdrojů.

SYSTÉM PRO OZNAMOVATELE (WHISTLEBLOWER)
www.volkswagen-group.com/whistleblower-system
Tel.: + 49 5361 9 46300
E-mail: io@volkswagen.de

EMISE CO_2 VOZOVÉHO PARKU NOVÝCH OSOBNÍCH VOZŮ KONCERNU VOLKSWAGEN V EVROPĚ (EU 27+2)

v gramech na kilometr (WLTP)



1 Evropská komise v roce 2021 změnila metodu výpočtu emisí CO_2 vozového parku z NEDC na WLTP.
2 Údaje o CO_2 podléhají potvrzení v rámci oficiálního zveřejnění údajů Evropskou komisí.

VÝZKUM A VÝVOJ

Progresivní řešení v oblasti mobility s výrobky a službami, které definují značku, by nebyla možná bez technologické inovace. To vede k tomu, že naše výzkumné a vývojové práce jsou zásadní pro trvale udržitelné zvyšování hodnoty společnosti.

Společně s našimi značkami jsme na základě koncernové strategie zavedli opatření, jejichž cílem je propojit vývojové aktivity napříč koncernem. Jádrem této strategie je efektivní vývojová aliance napříč značkami charakterizovaná sítí odborníků, spoluprací na rovnocenné úrovni, inovativním pracovním prostředím a sdružováním vývojových aktivit. Aliance pro vývoj hraje významnou roli v transformaci koncernu Volkswagen a přispívá k tomu, aby byl koncern připraven na budoucnost.

S ohledem na toto strategické zaměření jsme se ve vykazovaném období soustředili na další vývoj progresivních řešení mobility, zavádění technologických znalostí za účelem posílení naší konkurenceschopnosti, rozšiřování naší nabídky produktů a služeb a zlepšování funkčnosti, kvality, bezpečnosti a environmentální slučitelnosti našich výrobků a služeb.

Emise CO_2 vozového parku

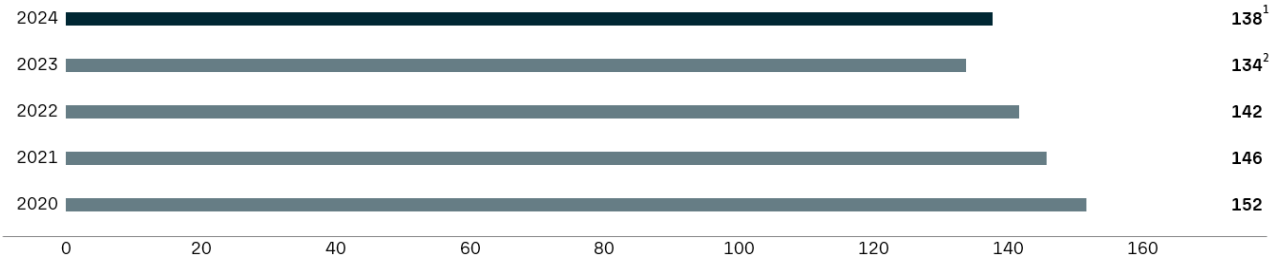
V Evropě a ve Spojených státech používáme k hodnocení účinnosti našich opatření ke snížení emisí CO_2 našich vozidel strategický ukazatel emisí CO_2 vozového parku.

Vozový park nových osobních vozů koncernu Volkswagen ve 27 členských státech EU, včetně Norska a Islandu (EU27+2), emitoval ve vykazovaném období v průměru 118 g CO_2/km (dle metody WLTP – Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure)[1] v souladu se zákonnými metodami měření. Zákonem stanovený cíl je 122 g CO_2/km (WLTP)[1]. Koncern Volkswagen tak s přehledem splnil cíl EU v oblasti emisí CO_2 vozového parku. Veškeré údaje podléhají potvrzení údajů o CO_2 v rámci oficiálního zveřejnění Evropskou komisí. Od roku 2025 dojde ke zpřísnění těchto cílů: Evropská komise tak stanovila cíl snížit emise CO_2 o 15 % ve srovnání s rokem 2021, což odpovídá cílové hodnotě emisí CO_2 našeho vozového parku nových osobních vozů v EU méně než 100 g CO_2/km. Do roku 2030 bylo navrženo snížení o 55 %, což odpovídá cílové hodnotě méně než 50 g CO_2/km. Pro rok 2035 byl stanoven cíl snížit emise CO_2 u osobních automobilů o 100 %. Vzhledem ke změnám obecného rámce pro prodej elektrických vozidel (včetně obecného tržního trendu a státních dotací) je dosažení cíle CO_2 pro vozový park nových osobních vozův EU v roce 2025 velkou výzvou. I nadále usilujeme o dosažení cíle pro rok 2030.

Vozový park nových lehkých užitkových vozů koncernu Volkswagen v EU emitoval ve vykazovaném období průměrně 190 g CO_2/km (WLTP)[1] v souladu se zákonnými metodami měření. Zákonem stanovený cíl je 195 g CO_2/km (WLTP)[1].

EMISE CO_2 OSOBNÍCH A LEHKÝCH UŽITKOVÝCH VOZŮ KONCERNU VOLKSWAGEN DLE PŘEDPISŮ GHG V USA

v gramech na kilometr za modelový rok



1 S výhradou předložení závěrečné zprávy MY23 a následného potvrzení EPA (interní údaje k září 2023).
2 S výhradou potvrzení EPA (závěrečná zpráva MY22 předložena, ale dosud nepotvrzena).

Koncern Volkswagen tak s přehledem splnil cíl EU v oblasti emisí CO_2 vozového parku. Veškeré údaje podléhají potvrzení údajů o CO_2 v rámci oficiálního zveřejnění Evropskou komisí. Od roku 2025 dojde ke zpřísnění těchto cílů: Evropská komise tak stanovila cíl snížit emise CO_2 o 15 % ve srovnání s rokem 2021, což odpovídá cílové hodnotě emisí CO_2 našeho vozového parku nových lehkých užitkových vozů v EU méně než 180 g CO_2/km. Do roku 2030 bylo navrženo snížení o 50 %, což odpovídá cílové hodnotě méně než 105 g CO_2/km. Pro rok 2035 byl stanoven cíl snížit emise CO_2 u lehkých užitkových vozů o 100 %. Vzhledem ke změnám v obecném rámci pro prodej elektrických vozidel (včetně obecného tržního trendu a státních dotací) je dosažení cíle CO_2 pro novou flotilu lehkých užitkových vozů v EU v roce 2025 velkou výzvou. Naším cílem je dosáhnout daného cíle do roku 2030. Vozový park nových osobních automobilů koncernu Volkswagen splnil zákonné požadavky pro vykazované období ve Spojeném království s přihlédnutím k zákonem stanoveným možnostem flexibility. Ve Švýcarsku vozový park nových osobních vozů koncernu Volkswagen podle předběžných údajů Federálního úřadu pro energii zákonné požadavky za vykazované období těsně nesplnil. Nový vozový park lehkých užitkových vozidel koncernu Volkswagen těsně nesplnil zákonné požadavky pro vykazované období ve Švýcarsku. Vozový park nových lehkých užitkových vozidel ve Velké Británii je od roku 2024 hodnocen samostatně. Značka Volkswagen užitkové vozy splnila zákonem stanovené požadavky pro rok 2024 s přihlédnutím k zákonem stanoveným možnostem flexibility.

Ve Spojených státech se emisní fond, který tvoří koncernové značky Volkswagen osobní vozy, Audi, Bentley, Lamborghini a Porsche, plus značka Bugatti Rimac, která není součástí koncernu, zavázal k dodržování předpisů o skleníkových plynech a normy o průměrné spotřebě paliva Corporate Average Fuel Economy (CAFE). Vzhledem k tomu, že modelový rok – účetní období používané v USA – se svou délkou liší od kalendářního roku, používají se interní výpočty pro stanovení údajů za aktuální a předchozí modelový rok. Průměrná hodnota CO_2 dle GHG protokolu (interní údaje k září 2024) pro vozové parky osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v modelovém roce 2024 je 138 g CO_2/km (modelový rok 2023: 134 g CO_2/km). Zákonem stanovený cíl je 117 g CO_2/km (modelový rok 2023: 123 g CO_2/km). S přihlédnutím k flexibilitě právních předpisů GHG a CAFE se koncern Volkswagen snaží splnit platné požadavky – s výhradou potvrzení ze strany příslušných úřadů. Údaj uvedený pro modelový rok 2024 rovněž podléhá potvrzení Agenturou pro ochranu životního prostředí (EPA). Dosažení cíle CO_2 přibližně 111 g CO_2/km pro rok 2025 představuje velkou výzvu. Do roku 2030 budeme usilovat o zvýšení elektrifikace naší flotily nových vozů.

Strategie v oblasti pohonných jednotek a pohonných hmot

S ohledem na právní předpisy v oblasti emisí se v současné době zabýváme vývojem progresivního portfolia vozů a pohonných jednotek: stanovili jsme si za cíl zvýšit účinnost pohonných jednotek s každou novou generací modelů – bez ohledu na to, zda jsou vybaveny spalovacím motorem či hybridním nebo čistě elektrickým pohonným systémem. Koncern Volkswagen úzce koordinuje plánování technologií a produktů se svými značkami, aby zabránil překročení limitů spotřeby paliva vozového parku. V rámci naší kampaně zaměřené na elektrifikaci chceme našim zákazníkům po celém světě nabízet stále širší škálu plně elektrických modelů, od velkosériových až po prémiové vozy. Za tímto účelem jsme kromě modulární platformy pro elektromobily (MEB) vyvinuli také plně elektrickou platformu pro prémiové a sportovní značky – Premium Platform Electric (PPE). Dále v současné době soustředíme své úsilí na návrh platformy SSP, nástupnické platformy pro budoucí plně elektrická vozidla. Strategickým cílem uvedení platformy SSP je dále snížit rozptyl důsledným využíváním synergií a tím využít značný potenciál úspor.

Abychom v budoucnosti umožnili trvale udržitelnou a cenově dostupnou mobilitu co největšímu počtu lidí po celém světě, nabízíme celou škálu pohonných jednotek se zaměřením na elektrický pohon. Z dnešního pohledu budou konvenční spalovací motory i v nadcházejících letech tvořit velkou část portfolia pohonných jednotek. V zájmu odpovědného využívání zdrojů je proto nezbytné tento segment motorů dále posilovat a systematicky konsolidovat pro specifické trhy, například prostřednictvím nové technologie Premium Platform Combustion (PPC). Pro splnění budoucích emisních norem budou nezbytná opatření týkající se hnacího ústrojí, například sofistikovanější čištění výfukových plynů nebo zvýšené využití hybridizace hnacích ústrojí, ale také opatření týkající se samotných vozidel, jako je optimalizovaná aerodynamika nebo snížený valivý odpor. Intenzivně se na to připravujeme a dále vyvíjíme své produktové portfolio.

Je pro nás důležitější než kdy jindy důsledně dodržovat náš modulární přístup. Snižujeme počet jednotlivých modulů, abychom mohli vytvořit velké ekonomicky životaschopné portfolio produktů. V rámci transformace směrem k e-mobilitě například dlouhodobě snižujeme počet verzí konvenčních spalovacích motorů v koncernu. Tím získáme kapacitu pro vývoj a výrobu nových elektrických pohonů.

Řízení životního cyklu a recyklace

Samotné inovativní technologie zaměřené na snížení spotřeby paliva nestačí k tomu, abychom minimalizovali dopad automobilů na životní prostředí . Uvědomujeme si dopad našich výrobků na životní prostředí v průběhu celého životního cyklu vozidla a ve všech fázích hodnotového řetězce. Patří sem výrobní proces s přidruženou těžbou surovin, výroba materiálů, procesy u našich dodavatelů a naše vlastní výrobní operace v našich závodech, fáze používání vozidel s výslednými emisemi a nezbytnou dodávkou paliva, popř. elektřiny, a konečná recyklace vozidla na konci jeho životního cyklu. Pomocí inženýrství životního cyklu identifikujeme etapy životního cyklu vozidla, ve kterém budou mít zlepšení největší vliv, a vyvíjíme vhodná řešení. Například recyklace je důležitým prostředkem snížení dopadu na životní prostředí a zachování zdrojů. Při vývoji nových vozidel proto dbáme na recyklovatelnost potřebných materiálů a poskytujeme doporučení, která umožní snadné oddělení jednotlivých materiálů. Požadujeme použití sekundárních materiálů, pokud tyto splňují stejné kvalitativní standardy jako primární materiály. Podle evropské směrnice o vozidlech s ukončenou životností musejí být osobní automobily a lehké užitkové vozy z 85 % recyklovatelné a z 95 % využitelné. Naše vozidla registrovaná v Evropě splňují tyto normy. Používáme přístup zohledňující životní cyklus vozu v zájmu monitorování našich cílů v oblasti ochrany klimatu. Pro tento účel jsme vyvinuli index dekarbonizace (DKI) jako parametr, který také zohledňuje emise průměrného koncernového osobního automobilu během jeho životního cyklu.

Synergie zvyšující efektivitu

Při vývoji vozidel úzce spolupracujeme s našimi značkami v zájmu využití synergických efektů. Společná strategie formulovaná naší aliancí rozvoje zahrnuje například udržení dlouhodobé konkurenceschopnosti a životaschopnosti koncernu účinnějším a efektivnějším nasazením zdrojů v oblasti výzkumu a vývoje nových technologií, výrobků a služeb v oblasti mobility. V naší rozvojové alianci napříč koncernem jednotlivé značky nejenže vzájemně spolupracují, ale také pracují pro sebe navzájem na klíčových technologiích a vytvářejí společné sítě odborných znalostí za účelem řešení témat důležitých z hlediska budoucnosti.

Koncern Volkswagen dále zefektivnil své inovační portfolio a zaměřil ho na technologie budoucnosti pro více značek, aby účinně podpořil inovační kapacitu všech značek. V oblasti technického vývoje zastávají značky v koncernu vedoucí roli při zvyšování efektivity a využívání synergií v oblasti předvývoje, variabilních modulů, komponentů, dílů a procesů, to vše s cílem zlepšit konzistenci procesu inovace.

Používání modulů koordinujeme centrálně, abychom omezili náklady, kapitálové výdaje a složitost jejich použití. Naším cílem je snížit výdaje na modulární nástroje a současně podpořit rozsáhlou elektrifikaci a zaměřit se na autonomní systémy. Toho chceme dosáhnout pomocí zjednodušených synergických, ale nepřekrývajících se platforem. Za tímto účelem jednotlivé značky koncernu používají modulární sady nástrojů, čímž vytvářejí synergie mezi různými modely konkrétní produktové řady i napříč produktovými řadami. Optimalizací těchto nástrojů získáváme nezbytné finanční prostředky pro vývoj v oblastech, které jsou důležité pro budoucnost.

Konektivita a automatizované řízení

Mobilita osob a zboží je předpokladem hospodářského růstu a sociálního rozvoje. Současně ubývá přírodních zdrojů a prohlubuje se změna klimatu. Zákazníci vyžadují komplexní koncepci mobility a minimalizaci dopadů na životní prostředí. Související řešení musí být účinná, trvale udržitelná, odolná vůči krizi, orientovaná na zákazníka a přístupná kdykoli a kdekoliv.

Takové koncepce a řešení zkoumáme a rozvíjíme v rámci naší aliance napříč koncernem: při vytváření budoucnosti mobility se zaměřujeme nejen na automobily a související služby, ale i na všechny druhy dopravy, dopravní infrastrukturu a zvyklosti lidí v oblasti mobility. Digitální konektivita a automatizované řízení nám umožňují přijmout zcela nové přístupy k řešení problémů. Mohou nám pomoci formovat komplexní systémy mobility pro budoucnost a podpořit transformaci našeho odvětví.

Základem všeho je software. Koncern Volkswagen proto ve své strategii označil vývoj softwaru za jednu ze svých klíčových cílových kompetencí. Cílem je vyvinout udržitelnou, pohodlnou, propojenou a bezpečnou zákaznickou zkušenost při užívání vozidel našich koncernových značek, s podporou CARIAD jako synergické jednotky zabývající se softwarem v rámci koncernu.

Koncern Volkswagen v roce 2024 svou správu softwaru systematicky posílil. Společnost CARIAD zaujímá vedoucí pozici v oblasti vývoje průřezových technologií automatizovaného řízení a infotainmentu a v oblasti dat, backendu a cloudu v rámci řízení softwaru ve všech architekturách a softwarových technologiích koncernu. Naším cílem je zrychlit a zefektivnit vývoj a dodávky softwaru pro koncernové značky a zavést ještě užší model spolupráce mezi společností CARIAD a značkami koncernu, kdy značka Volkswagen osobní vozy převezme odpovědnost za elektronickou architekturu E³ 1.1 a Audi za elektronickou architekturu E³ 1.2.

Vývojáři společnosti CARIAD pracují v inovačních centrech v Německu, Evropě, Číně a USA. Německá mateřská společnost CARIAD SE zaměstnává přibližně 6 000 specialistů, kteří řídí vývoj následujících řešení pro koncern:

- Integrace softwaru pro globální elektronické architektury E³ 1.1 pro sériově vyráběná vozidla, E³ 1.2 pro prémiová a luxusní vozidla a China Electronic Architecture (CEA) ve spolupráci se společností XPeng pro vozidla vyvíjená v Číně.
- Připojení k škálovatelným cloudovým platformám
- Platformy pro infotainment
- Asistenční systémy pro řidiče, funkce autonomního parkování a vysoce automatizovaného řízení pro soukromou mobilitu
- Příprava dat jako základ pro nové služby mobility a digitální obchodní modely

Díky transformaci společnosti CARIAD jsme v roce 2024 dosáhli dodavatelské kapacity, která umožní značkám Audi a Porsche uvést na trh své první modely založené na nové elektronické architektuře E³ 1.2. Software CARIAD se používá a je škálovatelný v plně elektrických vozidlech z platformy PPE a ve vozidlech se spalovacím motorem z platformy PPC.

CARIAD také v roce 2024 pravidelně dodávala verze softwaru a online aktualizace pro vozy založené na architektuře E³ 1.1 a dalších současných architekturách značek Volkswagen osobní vozy, Škoda, SEAT/CUPRA a Audi na všechny hlavní mezinárodní trhy.

Další prioritou společnosti CARIAD v roce 2024 byl vývoj vlastního koncernového SDV Hubu, v němž CARIAD, Audi a Volkswagen společně navrhly základ pro další generaci softwarově definovaných vozidel (SDV). Jednotná budoucí architektura E³ 2.0 byla přeorientována a převedena na zónovou architekturu pro vozidla SDV. Po založení společného podniku Rivian and Volkswagen Group Technologies byla odpovědnost za vývoj SDV a zónové architektury pro CARIAD převedena na tento podnik.

Software vozidel nové generace by měl také připravit půdu pro budoucí autonomní řízení. Vývoj autonomního řízení je klíčovým prvkem naší koncernové strategie, přičemž společnost CARIAD je zodpovědná za vývoj částečně a vysoce automatizovaných funkcí řízení pro značky koncernu Volkswagen. Tyto aplikace budou postupně zaváděny v nových modelech vozidel na různé úrovni výkonu. Značka Volkswagen užitková vozidla je zodpovědná specificky za oblasti Mobilita jako služba a Doprava jako služba (MaaS/TaaS). Autonomní řízení bude spojeno s novými modely služeb, tj. sdílenou mobilitou v těchto oblastech s využitím robotických kyvadlových minibusů a dodávek.

Vývoj automatizovaných a autonomních technologií řízení probíhá společně s vývojovými partnery.

Spojení sil se strategickými aliancemi

Cílem naší strategie je transformovat hlavní oblasti podnikání a zároveň rozšířit obchodní segment řešení v oblasti mobility. Pro úspěch tohoto plánu je rozhodující rozšířit základy, na kterých stavíme svou inovační sílu.

Sloučili jsme technologické inovační aktivity skupiny do útvaru inovace koncernu Volkswagen. Na sedmi místech po celém světě, v USA, Evropě a Asii, pracují zaměstnanci na udržitelných řešeních pro systémy městské a meziměstské mobility. Technologie a aktivity útvaru inovace, které jsou připraveny na předvývoj, jsou pravidelně předávány jednotlivým značkám koncernu s cílem zajistit nepřetržitou podporu digitalizace, udržitelnosti a e-mobility v rámci inovativních projektů. Tímto způsobem vytváříme agilní inovační strukturu, která nám umožňuje iniciovat nové projekty s inovativními mezinárodními partnery, a to i v krátké době.

Růst odvětví mobility je v současnosti vysoce závislý na regionálních inovativních činnostech. Volkswagen proto soustředí své strategické aktivity a partnerství v oblasti rizikového „venture" kapitálu na mezinárodní inovační ekosystém koncernu. Tento přístup nám pomáhá přesněji identifikovat regionální potřeby zákazníků, odpovídajícím způsobem přizpůsobit naši nabídku produktů a vytvářet konkurenceschopné struktury nákladů. Při tom se ve větší míře než v minulosti spoléháme na partnerství, akvizice a investice rizikového kapitálu a řídíme výběr investic centrálně, abychom generovali maximální hodnotu pro koncern a jeho značky. V tomto ohledu jsme uzavřeli alianci pro lehká užitková vozidla a elektrifikaci se společností Ford Motor Company, která zahrnuje celkem tři projekty výroby vozidel: městskou dodávku (Ford Transit Connect založený na modelu Volkswagen Caddy), středně velký pickup (Volkswagen Amarok vycházející z modelu Ford Ranger) a nákladní dodávku

s užitnou hmotností 1 t. Ford Transit Connect a Amarok jsou na trhu již od roku 2022. Nový Transporter (na bázi modelu Ford Transit Custom) měl světovou premiéru v roce 2024 a na konci roku byly dodány první vyrobené vozy. Společnost Ford bude dále používat modulární platformu pro elektromobily (MEB) vyvinutou koncernem Volkswagen pro dva elektrické modely určené pro sériovou výrobu. Cílem spolupráce společností Volkswagen a Ford je dosáhnout pozice, která zlepší konkurenceschopnost obou subjektů, přizpůsobit výrobky tak, aby lépe vyhovovaly potřebám zákazníků po celém světě, a současně využívat synergie v oblasti nákladů a investic.

Aktivně se podílíme na veřejných projektech, abychom podpořili návrh rámcových podmínek pro schválení a zavedení našeho vlastního autonomního systému řízení vozidel. Zkušenosti, které takto získáme, budou užitečné pro značky skupiny, a tím i pro naše zákazníky.

Softwarová dceřiná společnost CARIAD je v rámci koncernu zodpovědná za vývoj funkcí automatizovaného řízení pro zákazníky našich značek. Společnosti CARIAD a Robert Bosch GmbH v rámci Aliance pro automatizované řízení usilují o to, aby částečná i vysoká automatizace řízení byla vhodná i pro segment velkoobjemové výroby. Funkce, které jsou předmětem vývoje, poskytnou řidičům automobilů – v mezích regulatorních požadavků a omezení – komplexní asistenci při řízení, jako je například aktivní systém asistence při změně jízdního pruhu a funkce hands-free při jízdě po dálnici. Řidiči budou i nadále odpovědní za řízení vozidla, ale díky funkci hands-free budou moci například na dálnici sundat ruce z volantu při jízdě ve svém jízdním pruhu.

Společnost CARIAD využívá místní partnerství na čínském trhu k dalšímu posílení odborných znalostí v oblasti vývoje. Koncern Volkswagen v roce 2024 oznámil partnerství se společností XPeng – společnosti CARIAD China, Volkswagen Group (China) Technology Company a XPeng spolupracují na vývoji nové zónové elektronické architektury China Electrical Architecture (CEA) pro čínský trh.

V roce 2024 vznikla v daném regionu další klíčová technologická partnerství: společnost CARIAD uzavřela místní partnerství se společností Horizon Robotics s cílem dále konsolidovat odborné znalosti a zkušenosti v oblasti vývoje vysoce automatizovaných funkcí řízení na čínském trhu v rámci společného podniku Carizon.

Společnost CARIAD uzavřela v roce 2023 v Číně partnerství s poskytovatelem softwaru ThunderSoft. Cílem společného podniku CARThunder je nový zákaznický zážitek v oblasti infotainmentu a konektivity.

CARIAD se také zavázala k otevřené spolupráci v rámci globální vývojářské komunity. V roce 2024 společnost CARIAD zveřejnila svůj Open Source manifest, stala se prvním platinovým členem projektu Zephyr z automobilového sektoru a vstoupila do Linux Foundation. Jako strategický člen pracovní skupiny pro softwarově definovaná vozidla (Software Defined Vehicle) řízené komunitou pro vývoj otevřeného softwaru (OSS) Eclipse Foundation se společnost CARIAD efektivněji podílí na vývoji automobilového softwaru a podpoře inovací.

Koncern Volkswagen a americký výrobce elektromobilů Rivian oznámili svůj záměr založit společný podnik v červnu 2024. Po dosažení technických milníků a získání nezbytných úředních povolení zahájil Rivian and Volkswagen Group Technologies ve vykazovaném období svou činnost. Oba partneři mají ve společném podniku, který funguje jako samostatná společnost, stejný podíl. Cílem spolupráce je vývoj softwarově definovaných automobilových architektur (SDV) nové generace, které najdou uplatnění v budoucích vozidlech obou společností. Společný podnik vychází ze softwarové a elektronické architektury společnosti Rivian v rámci společného vývoje nejlepších architektur a softwaru ve své třídě pro SDV vozy obou partnerů.

Ukazatele výzkumu a vývoje

V účetním období 2024 jsme podali celosvětově celkem 6 740 (2023: 5 792) patentových přihlášek vynálezů zaměstnanců, většinu z nich v Německu. I v tomto období přitom platilo, že vzrůstající podíl těchto patentů se týká důležitých špičkových oblastí. Tyto oblasti zahrnují asistenční systémy řidiče, automatizaci, digitalizaci, e-mobilitu (včetně technologie baterií) a umělou inteligenci.

Celkové náklady na výzkum a vývoj divize Automobily ve vykazovaném období činily 21,0 (21,8) mld. €, což je o 3,6 % nižší výsledek než v předchozím roce; jejich podíl na tržbách divize – poměr výzkumu a vývoje – byl 7,9 (8,1) %. Kromě nových modelů se koncern zaměřil především na elektrifikaci portfolia vozidel, digitalizaci, nové technologie a vylepšení našich modulárních a plně elektrických nástrojů a platforem. Míra aktivace byla 48,8 (51,2) %. Výdaje na výzkum a vývoj vykázané ve výkazu zisku a ztráty v souladu s IFRS vzrostly na 18,0 (15,8) mld. €.

K 31. prosinci 2024 zaměstnávala naše oddělení výzkumu a vývoje v rámci celého koncernu – včetně čínských společných podniků konsolidovaných ekvivalenční metodou – 62 780 zaměstnanců (+ 5,3 %), což odpovídalo 9,2% podílu na celkovém počtu zaměstnanců.

NÁKLADY NA VÝZKUM A VÝVOJ DIVIZE AUTOMOBILY

mil. €	2024	2023
Náklady na výzkum a vývoj celkem	20 999	21 779
z toho: aktivované vývojové náklady	10 244	11 142
Míra aktivace v %	48,8	51,2
Odpisy aktivovaných vývojových nákladů	7 209	5 187
Náklady na výzkum a vývoj vykázané ve výkazu zisku a ztráty	17 963	15 824
Tržby	265 887	268 156
Náklady na výzkum a vývoj celkem	20 999	21 779
Poměr výzkumu a vývoje	**7,9**	**8,1**

NÁKUP

Hlavním úkolem funkce nákupu je zajistit úspěch společnosti v oblasti efektivity, udržitelnosti a odolnosti. V roce 2024 bylo hlavní úsilí zaměřeno na zajištění dodávek dílů pro vozidla a optimalizaci nákladů s cílem podílet se na kladném výsledku koncernu.

Strategie nákupu

Nákupní organizace v rámci koncernu Volkswagen jsou nedílnou součástí koncernové strategie. Klíčovým úkolem je posílit nákupní síť a zintenzivnit spolupráci napříč značkami a regiony. Využití globálních synergií také vytváří příležitosti pro dlouhodobé snížení nákladů na suroviny, komponenty a služby.

Od roku 2020 se výrazně zvýšila frekvence, délka a intenzita krizových událostí a s nimi související narušení dodavatelských řetězců. Nákupní organizace proto mají v úmyslu spolupracovat s interními partnery a dodavateli v zájmu posílení odolnost dodávek. Jejich cílem je zajistit komplexní výhledově orientovaný monitoring dodavatelských řetězců v souladu s definovanými kritérii, jako jsou politické vlivy, hospodářský vývoj nebo environmentální rizika, na základě zavedených strategií a nástrojů a rozšíření kapacity pro strategické analýzy a analýzy rizik.

Transformace automobilového průmyslu směrem k e-mobilitě znamená, že nákupní organizace musí přizpůsobit svou síť dodavatelů. Způsob spolupráce s těmito dodavateli bude navržen individuálně na základě strategických partnerství, přičemž uvedená transformace bude vnímána jako společný podnik. Další oblastí zájmu v rámci funkce nákupu obecně je rozšiřování partnerství, a to jak interně ve formě spolupráce mezi značkami a odděleními, tak externě ve formě spolupráce s dodavateli koncernu Volkswagen. Základem všech strategických opatření je digitalizace a efektivní procesy. Zejména využití nové digitální dodavatelské platformy a budoucího centrálního datového ekosystému Catena-X vytváří předpoklady pro datově řízené hodnotové řetězce a je klíčovým bodem této oblasti činností.

Elektromobilita

Technologický vývoj postupuje rychlým tempem. Klíčovým úkolem organizace nákupu je splnit měnící se požadavky udržitelným a nákladově efektivním způsobem. Důležitým prvkem zadávání zakázek jsou udržitelné kroky, transparentní dodavatelské toky a dodavatelské řetězce optimalizované z hlediska úspory energie a uhlíkové stopy. Ruku v ruce s přechodem našeho odvětví od spalovacích motorů k plně elektrickým vozům pomáháme svým partnerům s aktivním řízením transformace dodavatelů a trvalým snižováním emisí CO_2 v celém dodavatelském řetězci. Zadáváme celokoncernové zakázky, které sdružují globální poptávku z trhů v Evropě, Severní a Jižní Americe a Asii a Pacifiku, abychom dosáhli co nejvyšší úspory nákladů. V zájmu snížení ekonomických a geopolitických rizik využíváme diverzifikované dodavatelské řetězce spolu se strategií dvou dodavatelů a lokalizací portfolia dodavatelů pro všechny klíčové komponenty naší flotily plně elektrických vozidel.

Digitalizace zásobování

Usilujeme o implementaci zcela digitalizovaného dodavatelského řetězce. Cílem této snahy je zabezpečit dodávky, zajistit jejich transparentnost a využít synergie v rámci celého koncernu. Proto vytváříme sdílenou databázi a využíváme inovativní technologie, které umožňují efektivní propojenou spolupráci v reálném čase – a to jak v rámci koncernu, tak s našimi partnery. Cílem divize Nákup je v budoucnu standardizovat transakce s našimi dodavateli a zajistit, pokud možno, jejich automatizaci. To nejen sníží transakční náklady, ale také zrychlí obchodní procesy. Důležitou součástí těchto snah je integrace datové sítě Catena-X pro automobilový průmysl. Tato integrace umožní dříve identifikovat možná rizika v oblasti dodávek a rychleji společně zajistit vhodná opatření a alternativy.

Díky strategii digitalizace divize Nákupu nejen odstraňujeme nedostatky IT systémového prostředí, ale také zvyšujeme efektivitu, výkon a budoucí životaschopnost organizace. Nová IT struktura pro nákup výrobních a dalších materiálů je zaváděna v celém koncernu a u některých značek již byla implementována.

Struktura klíčových nákupních trhů

Nákup v rámci koncernu Volkswagen je zodpovědný za zajištění nákladově efektivních, odolných a udržitelných dodavatelských řetězců. Proces nákupu je organizován na globální úrovni, přičemž koncern je zastoupen na klíčových nákupních trzích. Divize nákupu v rámci koncernu řídí jednotlivé značky a regiony spolu s místními útvary a rozhodovacími strukturami. To nám pomáhá společně dosáhnout potenciální úspory nákladů a zmírnit rizika. Organizované propojení nákupní organizace v rámci značek nám umožní využít synergie v rámci celého koncernu a nakupovat výrobní materiály, hmotný investiční majetek a služby po celém světě v požadované kvalitě a za co nejlepších podmínek. Kromě nákupních útvarů jednotlivých značek má divize nákupu regionální kanceláře na strategických nákupních trzích. Na základě vzájemné spolupráce v rámci nákupní organizace neustále identifikují a kvalifikují nové místní dodavatele.

Řízení dodavatelských řetězců v oblasti nákupu

Činnosti v oblasti řízení dodavatelských řetězců v rámci divize Nákup se zaměřují na zajištění dodávek během počátečních fází a pro sériovou výrobu. To zahrnuje podporu procesů industrializace našich dodavatelů, sledování sériové výroby a řízení krizových situací v oblasti dodávek, které by mohly nastat například v důsledku geopolitických krizí nebo přírodních katastrof. Koncern Volkswagen v rámci své reorganizace zavedl strategický systém řízení polovodičů. Udržuje tak přímé obchodní vztahy se strategicky významnými výrobci polovodičů a přímo ovlivňuje výběr komponentů pro elektronickou architekturu. Cílem je zajistit dlouhodobou konkurenceschopnost produktového portfolia koncernu a dodávky klíčových komponentů v oblasti polovodičů.

Již v počátečních fázích nových projektů provádíme audity, abychom se ujistili, že naši dodavatelé budou schopni plnit dodávky. Kromě toho poskytujeme podporu pro zakoupené díly v rámci jednotlivých milníků projektu až do zahájení výroby. Zejména složité komponenty často vyžadují podporu našeho týmu pro řízení vztahů s dodavateli přímo na místě. Na konci je prováděn akceptační test výrobních kapacit, aby bylo možné včas zahájit sériovou výrobu vozidel v našich závodech.

Kromě toho provádíme pravidelné kontroly během sériové výroby, například v souvislosti s průběžným slaďováním poptávky a kapacity nebo s možnostmi úpravy kapacity u dodavatelů. Tím je také zajištěna kapacita dodavatelů při použití stávajících komponentů v nových projektech.

Díky naší zavedené struktuře krizového řízení a globální síti dodavatelů jsme schopni čelit složitým výzvám v dodavatelském řetězci a využívat širokou škálu lokalit a technologií. Spolupráce napříč divizemi mezi nákupem, kontrolou kvality, vývojem, výrobou a logistikou do značné míry zabránila hrozícím ztrátám v důsledku rizik souvisejících s dodávkami a v případech, kdy bylo potřebovat rychle reagovat, zajistila pokračování výroby.

Trvalá udržitelnost v dodavatelských vztazích

Úspěšné vztahy s našimi dodavateli v předcházející a navazující části hodnotového řetězce jsou založeny na dodržování lidských práv, norem bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, jakož i aktivní ochraně životního prostředí. Tyto standardy udržitelnosti jsou definovány v požadavcích koncernu Volkswagen na trvalou udržitelnost ve vztazích s obchodními partnery (Kodex chování pro obchodní partnery), které jsou obchodní partneři povinni potvrdit závazným potvrzením při uzavření smlouvy. Požadavky Kodexu chování pro obchodní partnery chceme rozšířit i na další články dodavatelského řetězce, proto od našich dodavatelů požadujeme, aby příslušné požadavky předali svým přímým obchodním partnerům. Hodnocení udržitelnosti (S-Rating) je nástroj používaný v rámci celého koncernu k měření a hodnocení míry dodržování požadavků koncernu Volkswagen na udržitelnost ze strany přímých dodavatelů s vysokým rizikem v oblasti udržitelnosti, pokud jde o životní prostředí, sociální aspekty a integritu.

S-Rating vychází z požadavků na trvalou udržitelnost stanovených v Kodexu chování pro obchodní partnery a od roku 2019 je podmínkou pro uzavření smlouvy. To, zda dodavatel podléhá ratingu, závisí mimo jiné na velikosti společnosti nebo na rizikovém profilu vyplývajícím z typu poskytované služby.

V rámci procesu S-Ratingu stanovujeme míru dodržování požadavků koncernu Volkswagen na udržitelnost pomocí standardizovaného dotazníku pro sebehodnocení a procesu hodnocení založeného na rizicích, který zahrnuje audity. Ke konci vykazovaného období bylo provedeno 14 709 hodnocení udržitelnosti (S-rating) dodavatelů. Podíl výnosů, k nimž přispěli přímí dodavatelé s pozitivním S-ratingem, činí 83 % z celkového objemu nákupu. Validace dotazníku i audity jsou prováděny vybranými poskytovateli služeb. Pokud dodavatel nesplňuje naše požadavky na dodržování standardů udržitelnosti, není v zásadě způsobilý k uzavření smlouvy. Jedním z nejúčinnějších nástrojů prosazování daných kritérií trvalé udržitelnosti je učinit je podmínkou uzavření smlouvy. Stávající rizika v oblasti udržitelnosti a porušování zásad udržitelnosti řešíme systematickým definováním a prováděním opatření zaměřených na zmírnění nebo odstranění daných problémů; toto se týká také hlubšího dodavatelského řetězce. Abychom podpořili nepřetržitý rozvoj dodavatelů, zveme naše dodavatele k účasti na školeních a workshopech na konkrétní témata na vybraných místech nebo online a nabízíme školení prostřednictvím internetu. Ve vykazovaném období absolvovalo takové školení více než 9 818 dodavatelů.

Pokud jde o dekarbonizaci, koncern Volkswagen usiluje o zamezování nebo snižování emisí skleníkových plynů po celou dobu životního cyklu vozidla. Zejména přechod k elektromobilitě přesouvá potřebná opatření z oblasti životnosti vozidla na dodavatelské řetězce a výrobu vozidel a komponentů. Jsme si vědomi své společenské odpovědnosti a jsme odhodláni dodržovat Pařížskou dohodu o změně klimatu. V rámci modulární platformy pro elektromobily (MEB) jsme mimo jiné začlenili využívání obnovitelné energie do smluv s výrobci článků. U projektů nových vozidel budou v budoucnu technickým prvkem pro relevantní komponenty pro koncern Volkswagen emise CO_2. To znamená, že našim dodavatelům budou stanoveny závazné cílové hodnoty emisí CO_2 a budou povinni kdykoli prokázat shodu. Jedním z příkladů je nová škálovatelná systémová platforma, u níž mají baterie stanoven limit CO_2. V zájmu naplnění těchto limitních hodnot musejí dodavatelé ve svých vlastních výrobních procesech a v předvýrobních dodavatelských řetězcích zavést určitá opatření – například využití obnovitelné elektřiny. Cílem podobných opatření je snížit uhlíkovou stopu mnoha modelů elektrických vozidel. Pro modely ID. používá značka Volkswagen osobní vozy další udržitelné komponenty, např. bateriová pouzdra a ráfky kol vyrobených z nízkouhlíkového hliníku. Tímto způsobem dojde ke snížení uhlíkové stopy řady ID. do roku 2025 přibližně o dvě tuny na každé vozidlo.

V rámci řízení udržitelných dodávek se koncern Volkswagen také věnuje ochraně skupin osob, které mohou být nepříznivě ovlivněny v předvýrobním i povýrobním dodavatelském řetězci. Abychom v této souvislosti dosáhli většího účinku, zavedli jsme systém zaměřený na lidská práva (HRFS). Jeho pomocí identifikujeme a řešíme problémy, jež mohou být spojeny s lidskými právy a environmentálními riziky a které vyžadují podrobnější analýzu. Zaměřujeme se na zavedení vhodných preventivních a nápravných opatření, která zohledňují rozmanité a často strukturální příčiny porušování lidských práv. Nadále jsme pokračovali v realizaci aktivit v rámci našeho systému řízení náležité péče v oblasti surovin, abychom zvládli mnohdy vysoká rizika v dodavatelských řetězcích surovin. Systém řízení v současné době zahrnuje 18 vysoce rizikových surovin, u kterých používáme specifická opatření k identifikaci, hodnocení a zejména ke snížení rizik týkajících se udržitelnosti. Důležitým základem zodpovědného nákupu surovin jsou požadavky na transparentnost kladené na dodavatele baterií. V rámci těchto smluvních požadavků například požadujeme, aby naši dodavatelé baterií před uzavřením nových smluv zveřejnili celý svůj dodavatelský řetězec.

TECHNOLOGIE

Funkce Technologie v rámci představenstva je rozdělena do čtyř pilířů, které jsou známy jako technologické skupiny. Tyto zahrnují veškeré aktivity v oblasti baterií, které jsou rovněž zakotveny v programu TOP 10 v oblasti činnosti „Baterie“, všechna celokoncernová témata týkající se nabíjení a energie, aktivity společnosti Volkswagen Group Components a prodej platforem a komponentů Volkswagen třetím stranám (Platform Business).

Cílem řízení veškerých technologických aktivit napříč značkami a koordinace strategie budování hodnoty na úrovni celého koncernu je zlepšit budoucí životaschopnost a konkurenceschopnost koncernu. V zájmu urychlení přechodu na elektromobilitu je potřeba využít synergie v rámci tradičních technologií i technologií budoucnosti.

Baterie

Cílem našich aktivit zaměřených na baterie je výrazně snížit složitost a náklady na tuto klíčovou technologii tak, aby byly elektromobily atraktivní a cenově dostupné pro co největší počet lidí. Aktivity jsou rozděleny do dvou oblastí: Centrum excelence (CoE) pro baterie a PowerCo. CoE je obchodní jednotka koncernu, která sdružuje všechny činnosti související s bateriovými systémy, od produktového managementu, vývoje, zajištění kvality a nákupu až po recyklaci na konci životnosti baterií. Toto centrum je také odpovědné za portfolio baterií v rámci celého koncernu, včetně baterií PHEV pro platformu MQB a baterií BEV pro platformu MEB. Nejnovější generaci představuje bateriový systém pro plug-in hybridní vozidla, který v roce 2024 vstoupil do sériově výroby s novým modelem Tiguan. V příštích letech se v Číně, Evropě a USA plánuje výroba dalších bateriových systémů na bázi nového jednotného článku.

V roce 2022 založil Volkswagen svou vlastní společnost na výrobu baterií, PowerCo SE (Salzgitter/Německo), která bude sdružovat globální aktivity koncernu v oblasti výroby bateriových článků. Z evropského centra pro baterie v Salzgitteru bude tato společnost řídit rozvoj mezinárodních výrobních provozů, pokračující vývoj technologie článků, vertikální integraci hodnotového řetězce a dodávky strojů a zařízení do továren. Přístup společnosti PowerCo vychází z dvojice klíčových konceptů, s nimiž si klade za cíl vytyčit budoucí standardy daného odvětví: jednotný článek umožňuje flexibilní použití široké škály chemických látek pro baterie a v budoucnu jej má využívat až 80 % všech modelů koncernu; druhým klíčovým konceptem je standardní továrna se standardizovanými budovami, vybavením, IT a infrastrukturou, která bude umožňovat rychlý rozběh vlastní výroby a bude tak schopna rychle a pružně se přizpůsobit budoucím inovacím.

První vlastní továrna na články koncernu založená na tomto modelu se staví v Salzgitteru. V roce 2024 pokračovala výstavba výrobních zařízení a strojů a byly provedeny přípravy na předsériovou výrobu. Kromě Salzgitteru se staví další továrny na výrobu článků ve Valencii ve Španělsku a v St. Thomas v Kanadě. Nájezd výroby v těchto továrnách vychází z předpokládaného objemu výroby plně elektrických vozidel koncernu Volkswagen. Každá z těchto továren bude využívat energii z obnovitelných zdrojů a bude navržena tak, aby v budoucnu umožňovala recyklaci v rámci uzavřené recyklační smyčky.

Hlavní součástí strategie výroby baterií je vertikální integrace tvorby hodnoty. Vybudováním vlastní výroby bateriových článků koncern Volkswagen postupně přebírá kontrolu nad dalšími fázemi hodnotového řetězce, takže může více ovlivňovat dostupnost, náklady a udržitelnost klíčových surovin a zpracovaných materiálů. Dodávky surovin jsou zajištěny dlouhodobými smlouvami o dodávkách a investicemi do partnerských společností.

Nabíjení a energie

Od roku 2021 hraje oblast nabíjení a energie klíčovou roli ve strategii e-mobility koncernu Volkswagen, jehož cílem je stát se předním poskytovatelem chytrého nabíjecího a energetického ekosystému.

Koncern se zaměřuje na dvě klíčové oblasti. Za prvé, prodej elektromobilů je podporovaný budováním celosvětové rychlodobíjecí infrastruktury. V Evropě jsou koncern a jeho značky zapojeny do panevropského společného podniku IONITY, společného podniku Ewiva v Itálii a dalších partnerstvích. Počet veřejných rychlonabíjecích stanic v Evropě se má do roku 2025 zvýšit na 18 000. Zároveň má být rozšířena severoamerická nabíjecí síť Electrify America – již nyní jedna z největších veřejných nabíjecích sítí v USA – na 8 000 rychlonabíjecích stanic a čínská síť CAMS na 17 000 rychlonabíjecích stanic. Za druhé, koncern zkoumá nové obchodní modely zahrnující chytré nabíjení a energetická řešení. Koncern funguje jako jeden z největších poskytovatelů předplatného na nabíjení vozidel v Evropě prostřednictvím své značky pro nabíjení a energie Elli. Její nabíjecí síť nabízí přístup k více než 850 000 nabíjecím stanicím po celé Evropě, z niž přibližně 70 000 tvoří rychlonabíjecí stanice ve 27 zemích. Elli rozšířila v účetním období 2024 svou produktovou paletu o Elli Charger 2, který nabízí soukromým zákazníkům inteligentní a cenově výhodné nabíjení. V roce 2023 začala společnost Elli obchodovat s elektřinou na energetické burze EPEX Spot v rámci plánu stát se komplexním dodavatelem energie. Na této cestě pokračovala a v roce 2024 uzavřela strategické partnerství v oblasti fotovoltaiky s předním evropským poskytovatelem platforem pro solární energetické systémy Otovo. Elli plánuje v budoucnu vstoupit do nového segmentu podnikání zaměřeného na vývoj, výstavbu a provozování stacionárních velkokapacitních úložišť elektrické energie ve spolupráci s partnery v rámci hodnotového řetězce. Průmyslové systémy pro ukládání energie společnosti Elli mohou být v budoucnu použity pro zásobování zákazníků a pro arbitrážní transakce na trhu obchodování s energií. Cílem tohoto kroku je přispět ke stabilizaci energetických sítí a zvýšit jejich účinnost.

Volkswagen Group Components

Nezávislý subjekt Volkswagen Group Components (Komponenty) pod záštitou společnosti Volkswagen AG tvoří třetí pilíř funkce Technologie v rámci představenstva. Zaměstnává přes 60 tisíc zaměstnanců s odbornými znalostmi a zkušenostmi v oblasti vývoje a výroby automobilových komponentů ve více než 60 závodech na 45 místech po celém světě.

Produktové portfolio je zaměřeno na technické komponenty, jako jsou podvozky, systémy nápravy, systémy řízení, převodovky, elektrické pohony, systémy regulace teploty elektrických pohonných jednotek a bateriové systémy.

Vstup do oblasti elektromobility klade důraz na optimalizaci elektrického pohonu a na transformaci závodů na výrobu komponentů spalovacích motorů na závody na výrobu komponentů pro elektromobilitu.

Segment platforem

Čtvrtým pilířem funkce Technologie v rámci představenstva jsou platformy (obchod s třetími stranami), který v rámci celého koncernu sdružuje odpovědnost za prodej platforem a komponentů externím společnostem. Tato organizační jednotka je odpovědná za iniciaci, akvizici (včetně návrhu smlouvy) a podporu zákaznických projektů včetně souvisejícího zpracování objednávek (logistika, fakturace). V rámci projektu spolupráce se společností Ford byly v organizaci Volkswagen vytvořeny nezbytné struktury a procesy napříč značkami, které v budoucnu umožní efektivně obsloužit i další externí zákazníky. Automobilka představila Ford Explorer, první model na bázi MEB, v roce 2023 a sériová výroba začala v červnu 2024. Na začátku roku 2024 byla podepsána první smlouva na dodávku komponentů platformy Volkswagen MEB a jednotných článků s indickým výrobcem automobilů Mahindra.

VÝROBA

Naše mezinárodní výrobní síť pokrývá velké množství procesních kroků od dodavatele až po výrobní závod, montážní linku a poté k prodejci a zákazníkům. Dlouhodobá efektivita této sítě je klíčem k naší konkurenceschopnosti. Abychom mohli čelit výzvám budoucnosti, spoléháme na komplexní optimalizace, průkopnické inovace, stabilní dodavatelské řetězce a flexibilní struktury. Koncern Volkswagen, včetně čínských společných podniků, vyrobil v účetním období roku 2024 9,0 mil. vozů. Jedná se o meziroční pokles o 3,8 %. Produktivita, včetně čínských společných podniků, zůstala ve srovnání s předchozím obdobím stabilní. Bez zahrnutí čínských společných podniků koncern Volkswagen celosvětově vyrobil 6,2 mil. vozidel, což představuje meziroční pokles o 0,4 %. Produktivita poklesla o 0,8 % a zůstala tak na úrovni předchozího období.

V roce 2024 došlo v koncernu Volkswagen k omezení výroby v důsledku přírodních katastrof. Dočasně došlo k přerušení dodavatelských řetězců zejména kvůli zvýšení hladiny vod a povodním ve střední a východní Evropě. Díky rychlému zásahu všech zúčastněných útvarů se podařilo výrobní činnost udržet.

Výrobní strategie

Zaměřujeme se na transformaci výroby a logistiky s cílem učinit výrobu udržitelnou, minimalizovat výdaje, zefektivnit procesy a posílit tým.

Hlavním cílem je zvýšit produktivitu a ziskovost. To nám umožňuje vyrábět v našich závodech vysoce kvalitní výrobky, které zákazníkům poskytnou maximální užitek za konkurenceschopné ceny. Jednotný přístup k tematickému zaměření našich aktivit nám umožňuje spojit silné stránky a potenciál naší globální výroby a logistiky a využít výsledných synergických efektů.

Náš strategický proces je založen na metodě scénářů. V rámci tohoto procesu je v pravidelných intervalech kontrolována strategická orientace výroby k ověření její aktuálnosti. Tak vzniká tematický rámec pro témata, na která se v daném roce zaměřujeme. Rozsah témat je široký, od témat souvisejících s lidskými zdroji, jako jsou prognózy dovedností, až po efektivní a odolné procesy, zajištění dosažení nákladových cílů, digitalizaci a životní prostředí a výrobní a logistickou síť.

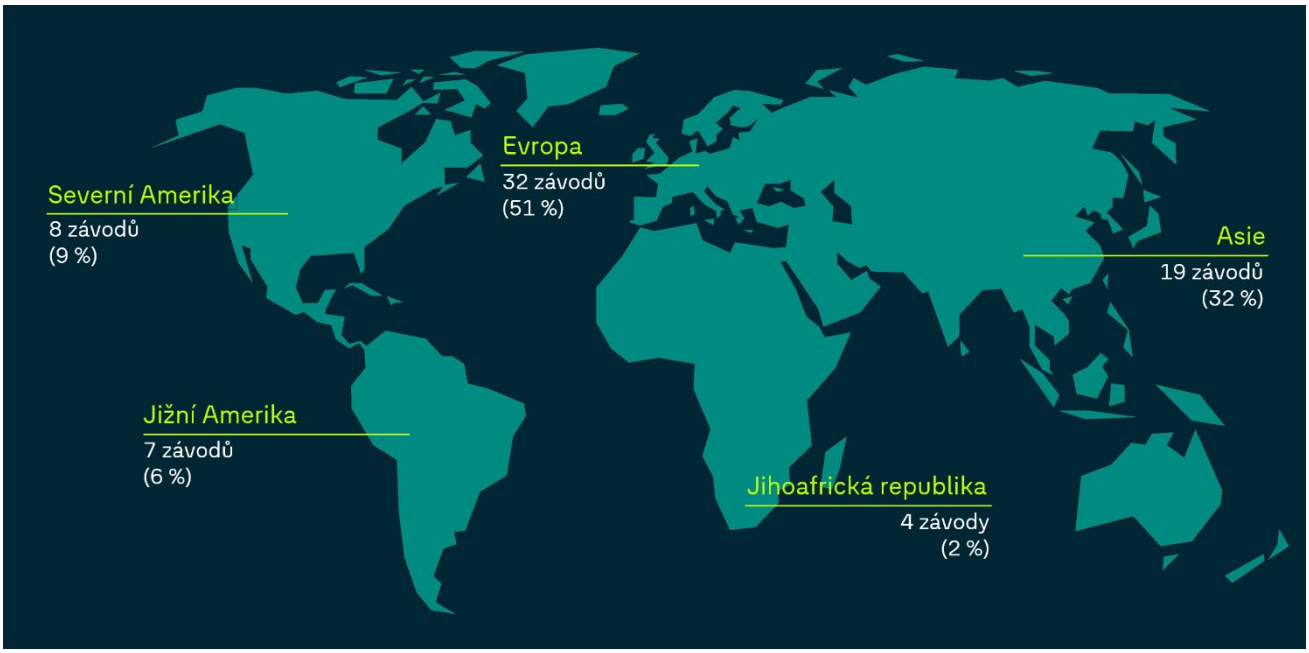
Globální výrobní síť

Výrobní síť koncernu zahrnuje 115 výrobních závodů, včetně našich čínských společných podniků. 70 z nich představují závody na výrobu vozidel. Standardizace výroby s jednotnými koncepcemi výrobků, výrobními závody, provozním vybavením a výrobními postupy v rámci konkrétní produktové řady je klíčovým faktorem naší výroby orientované na budoucnost. Neustále zdokonalujeme své výrobní koncepce a přizpůsobujeme je novým technologiím, abychom dosáhli ambiciózních cílů v jednotlivých projektech. I v náročném prostředí se koncernu Volkswagen podařilo v roce 2024 zahájit 82 projektů výroby vozidel, z nichž 22 představovaly nové a nástupnické modely a 60 představovaly modernizované a odvozené produkty.

Flexibilní výrobní kapacita našich platforem nám umožňuje reagovat na měnící se požadavky trhu, využívat výrobní síť dle aktuálních požadavků a profitovat ze synergií napříč značkami prostřednictvím výrobních závodů pro více značek. Ze všech závodů na výrobu osobních automobilů a lehkých užitkových vozů již téměř polovina zajišťuje výrobu pro více značek. Vzorem tohoto koncernového přístupu jsou závody v Bratislavě a ve Zwickau. V Bratislavě se vyrábějí vozidla značek Volkswagen osobní vozy, Škoda, Audi a Porsche na společných platformách Modular Longitudinal Toolkit (MLB) a Modular Transversal Toolkit (MQB). Ve Zwickau v současné době vyrábíme vozidla značek Volkswagen osobní vozy, Audi a CUPRA na společné modulární platformě pro elektromobily (MEB).

VÝROBNÍ ZÁVODY VOZŮ KONCERNU VOLKSWAGEN

Podíl na celkové produkci v roce 2024 (v %)



V rámci transformace koncernu Volkswagen se zaměřujeme na inovativní, efektivní, udržitelná a zákaznicky orientovaná řešení v oblasti mobility, která zároveň přispějí dalšímu rozvoji a zvýšení zisku. Zavedení MEB k tomu posloužilo jako základ, následovala plně elektrická platforma PPE pro prémiové a sportovní značky, jež umožňuje využít synergií ve výrobě napříč značkami. To znamená, že na konci roku 2024 se elektromobily vyráběly v 18 závodech v rámci naší celosvětové výrobní sítě osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel.

Nové technologie a digitalizace

V rámci koncernového programu Top 10, který v účetním období 2024 představoval strategický základ pro nové technologie a digitalizaci výroby, byl kladen důraz na rychlost a přidanou hodnotu IT produktů a na využití umělé inteligence. Digitální transformace formuje budoucí vývoj našich procesů. Součástí tohoto procesu je reorganizace v rámci koncernu a přechod na vývoj softwaru orientovaný na hodnotový tok a produkty. Celkově již máme k dispozici více než 100 nových aplikací, které lze použít ve výrobních a logistických procesech. Jedná se například o virtuální školicí kurzy pro start-upy nových vozidel, nebo identifikaci a implementaci potenciálních úspor energie a využití umělé inteligence. Aplikace jsou nyní zaváděny do více než 40 závodů prostřednictvím platformy Digital Production Platform (DPP) vyvinuté společně s naším strategickým partnerem Amazon Web Services (AWS).

Cílem koncernu Volkswagen je systematicky ověřovat digitální a inovativní technologie, testovat je a zavádět je do výroby a logistiky, a tak dosáhnout úspor nákladů v hodnotovém řetězci, flexibilnějších možností implementace a zvýšení kvality. Digitální transformace výroby a logistiky si klade za cíl zjednodušit celý procesní řetězec, co nejlépe využít nové technologie a zavést autonomní procesy. Volkswagen v roce 2024 pokračoval v rozšiřování projektu ONE Log, logistického systému založeného na SAP S/4 HANA. Pomocí systému ONE Log chce značka Volkswagen osobní vozy společně s dalšími značkami, mj. Audi a Škoda, a Volkswagen Group Components celosvětově utvářet budoucnost digitální logistiky. Cílem je jednotné zpracování informací a standardizace logistických procesů, aby bylo možné škálovatelným způsobem optimalizovat a centrálně řídit zavádění inovativních technologií.

Projekt zahrnuje různé procesy, jako je plánování, expedice a řízení materiálů, od příjmu zboží až po výrobní linku. Cílená digitalizační kampaň má vést k zajištění stability našich závodů.
Inovační aktivity v roce 2024 se zaměřily na využití umělé inteligence, například pro zpracování obrazu (počítačové vidění), robotické aplikace a generativní umělou inteligenci. Koncern stanovil prioritní oblasti použití a pomocí prvních aplikací napříč značkami zlepšuje efektivitu řízení znalostí v oblasti plánování a údržby. Další aplikace jsou využívány v oblasti řízení změn a požadavků. Využití generativní umělé inteligence má za cíl zvýšit efektivitu v oblasti zpracování a generování informací a ve výrobě.

Továrna s nulovým dopadem na životní prostředí

V rámci strategické vize naší iniciativy „Zero Impact Factory" (továrna s nulovým dopadem na životní prostředí) rozvíjíme nápady pro udržitelnější výrobu. Východiskem těchto snah je vize továrny s co nejnižším dopadem na životní prostředí. Za tímto účelem byly vyvinuty dvě nezávislé metody. Kontrolní seznam slouží k analýze kvalitativních aspektů jednotlivých závodů v 11 akčních oblastech, zatímco metoda bodování dopadu hodnotí kvantitativně absolutní dopady závodu na životní prostředí. Tyto metody nám umožňují zaznamenávat a snižovat kvantitativní dopady našich výrobních závodů na životní prostředí, zejména v oblasti ochrany klimatu a energie, emisí, vody a odpadů. Zaměřujeme se také na kvalitativní aspekty, jako je vzhled našich továren, náš závazek podporovat biologickou rozmanitost, ochrana půdy, fungující systém řízení souladu s environmentálními předpisy, efektivnější využívání zdrojů a ekologicky šetrné řízení mobility pro přepravu zaměstnanců a zboží.

Od roku 2025 má metoda bodů dopadu „Zero Impact Factory" nahradit stávající systém klíčových výkonnostních ukazatelů (KPI), který měří snížení dopadu výroby na životní prostředí (UEP). To povede k posunu od ukazatelů specifických pro vozidla ke snižování dopadu našich výrobních procesů na životní prostředí v absolutních hodnotách.

Zavedená opatření zaznamenáváme a katalogizujeme v IT systému a tyto údaje zpřístupňujeme za účelem výměny osvědčených postupů v rámci celého koncernu. Ve vykazovaném období bylo sledováno a zdokumentováno přibližně 1 700 implementovaných opatření v oblasti životního prostředí a energetiky. Tato slouží ke zlepšení infrastruktury a výrobních procesů osobních automobilů a lehkých užitkových vozů, mohou mít pozitivní vliv na environmentální ukazatele koncernu a být přínosné i z ekonomického hlediska.

Logistika s nulovým dopadem

Akce, které koncern Volkswagen podniká k dosažení cíle uhlíkově neutrální logistiky, zahrnují například pokračující přesun zásilek ze silnice na železnici a téměř úplné vyloučení emisí CO_2 díky využívání zelené elektřiny vyrobené z obnovitelných zdrojů na elektrifikovaných tratích v železniční dopravě v Německu a dalších zemích ve spolupráci s železničními společnostmi. Jedná se o významný příspěvek ke snížení emisí skleníkových plynů v hodnotovém řetězci. Předpokladem pro to je však mimo jiné železniční síť s dostatečnou kapacitou, zejména v Německu.

Důraz je kladen také na přípravu na používání plně elektrických nákladních vozidel a biogenních paliv v nákladní dopravě. Koncern Volkswagen také přepravuje vysokonapěťové baterie pro elektrická vozidla s ohledem na životní prostředí a efektivitu, například v závodě na výrobu komponentů v Braunschweigu. Zde jsou baterie plně automaticky nakládány na vlaky poháněné obnovitelnou energií, které je odvážejí do závodu ve Cvikově.

Koncernová divize logistiky využívá k přepravě vozidel přes severní Atlantik třináct roll-on/roll-off (RoRo) charterových lodí, z nichž dvě jsou poháněny zkapalněným zemním plynem (LNG) s nízkou úrovní znečištění. Do konce roku 2024 byly na této trase postupně uvedeny do provozu další čtyři nákladní lodě poháněné LNG, které nahradily šest lodí s konvenčním pohonem. Na rozdíl od jiných lodních motorů poháněných LNG jsou charterové lodě logistické divize koncernu šetrnější ke klimatu, protože vysokotlaká technologie dvoudobých motorů MAN Energy Solutions nevede k úniku téměř žádného metanu.

Dvoupalivové motory umožní v budoucnu použití nefosilních paliv – jako je bioplyn (bio-LNG), e-plyn (syntetický plyn) z obnovitelných zdrojů a biopalivo. To přispěje k dalšímu snížení emisí uhlíku.

Od roku 2021 provozuje koncernová divize logistiky na evropských námořních trasách nepřetržitě dvě charterové lodě poháněné biopalivem, které produkuje méně CO_2 než konvenční fosilní paliva. Surovinou pro toto biopalivo jsou použité kuchyňské oleje a tuky. Tyto odpadní a zbytkové materiály, které pocházejí například ze stravovacího a potravinářského průmyslu, nelze použít k dalšímu zpracování potravin nebo krmiv pro zvířata.

MARKETING A PRODEJ

Považujeme se za inovativního a udržitelného poskytovatele mobility pro všechny komerční i soukromé zákazníky na celém světě – s produktovým portfoliem zahrnujícím úspěšné značky a inovativní finanční služby.

Naše značky osobních automobilů se společně se svými prodejními partnery a dovozci dohodly na postupu integrace inovativních výrobků a služeb do prodejní sítě. Prioritou je zde bezpečné nakládání s údaji o zákaznících v souladu s příslušnou legislativou a způsob jejich zpracování pro digitální produkty a služby nebo v souvislosti s nákupem vozidla. V mnoha zemích byly zpřísněny zákonné požadavky na zpracování údajů o zákaznících. Zároveň koncern uvádí na trh stále více vozidel, která jsou připojena k internetu, pokud je k dispozici, a v závislosti na vlastnostech vozidla. Investujeme stále více do distribučních systémů a procesů za účelem další digitalizace a zlepšování individuálních zákaznických zážitků ve všech distribučních kanálech. Finanční sílu a ziskovost koncernu Volkswagen lze přičíst rozsáhlému portfoliu silných značek. Snažíme se co nejjasněji charakterizovat profily jednotlivých značek a vymezit příslušné zákaznické segmenty, které dané značky zastupují, a podle potřeby je rozšířit o řešení šitá na míru. Naším cílem je efektivním způsobem dosáhnout vysoké nasycenosti trhu při nízké úrovni kanibalizace značky. Za tímto účelem jsme zavedli segmentaci zákazníků podle automobilů, která určuje a optimalizuje umístění našich značek.

V rámci naší koncernové strategie jsme se zaměřili na Čínu jako největší jednotný trh a Severní Ameriku jako trh s největším růstovým potenciálem, a to vzhledem k jejich značnému strategickému významu pro koncern Volkswagen. Vize transformace prodeje vycházejí ze strategie koncernu. Tvoří základ pro rozvoj našich prodejních aktivit na úroveň poskytovatele mobility s cílem umožnit nám pružněji a cíleněji reagovat na přání našich zákazníků a využít potenciál pro další příjmy, například prostřednictvím digitálních obchodních modelů.

Po akvizici skupiny Europcar Mobility Group se dvěma partnery v konsorciu se Europcar stane základním kamenem produktového portfolia vozidel na vyžádání (VoD), které pokryje potřeby zákazníků v oblasti mobility od sdílení vozidel na několik hodin až po předplatné na několik měsíců. Očekáváme, že do roku 2030 bude stále většina lidí upřednostňovat individuální mobilitu, přesto bude důraz kladen více na používání a méně na vlastnictví vozidel. Cílem koncernu Volkswagen je účast na globálním trhu služeb mobility, kde se očekává rychlý růst.

V oblasti prodeje a marketingu si rovněž uvědomujeme svou odpovědnost za ochranu klimatu a životního prostředí. Kromě široké škály plně elektrických vozidel a hybridních modelů jsme zahájili maloobchodní projekt goTOzero, který je zaměřen na dekarbonizaci celé naší prodejní sítě a zvyšování její výkonnosti v oblasti ESG, což našim prodejním partnerům pomáhá přejít na klimaticky neutrální obchodní model. Výsledkem tohoto projektu by mělo být snížení uhlíkové stopy naší prodejní sítě na čistém základě do roku 2030 nejméně o 30 % ve srovnání s rokem 2020. Připravili jsme pro naše partnery příručky, školení a marketingové materiály, které jim pomohou identifikovat a úspěšně implementovat správná opatření. Kromě toho byl pro celou prodejní síť zaveden certifikační model v reakci na regulační požadavky i očekávání zákazníků.

Spokojenost zákazníků, loajalita zákazníků a získávání zákazníků

Koncern Volkswagen zaměřuje své prodejní aktivity na to, abychom nadchli své zákazníky. To je naše nejvyšší priorita, protože spokojení zákazníci zůstávají loajální našim značkám a doporučují naše výrobky a služby ostatním. Proto provádíme měření spokojenost zákazníků s našimi značkami na různých zákaznických kontaktních místech, které je následně předmětem diskuse na zasedáních výborů představenstva. Kromě spokojenosti s našimi výrobky a službami si ceníme emočního pouta k našim značkám. Je pro nás důležité udržet si stávající a získat nové zákazníky. Abychom mohli měřit svůj úspěch v této oblasti, sestavujeme a analyzujeme vhodné strategické ukazatele pro značky vyrábějící osobní automobily: míra loajality představuje podíl zákazníků našich značek osobních automobilů, kteří si koupili další koncernový model. Značky Volkswagen osobní vozy, Škoda, Audi a Porsche se díky svým věrným zákazníkům již řadu let drží na předních místech žebříčku věrnosti na hlavních evropských trzích ve srovnání se svými konkurenty. Ve srovnání s ostatními skupinami výrobců zaujímá koncern Volkswagen v loajalitě zákazníků nadále přední místo na hlavních evropských trzích. Ukazatel „nově získaní zákazníci" představuje podíl nově získaných zákazníků segmentu osobních vozů v poměru k vybraným konkurentům specifickým pro danou značku. Vedoucí postavení v oboru si nadále udržuje značka Volkswagen osobní vozy. Značky Audi, Škoda, SEAT a CUPRA zlepšily v roce 2024 ukazatel nově získaných zákazníků, zatímco u značky Porsche zůstaly hodnoty ukazatele na úrovni předchozího účetního období.

Na hlavních evropských trzích se image značky a důvěra ve značku Volkswagen osobní vozy v roce 2024 stabilizovaly nad úrovní trhu jako celku. Audi a Porsche nadále zaujímají přední místa dle hodnocení image.

Elektromobilita a digitalizace v rámci koncernového prodeje

V rámci naší kampaně zaměřené na elektrifikaci chceme postupně rozšiřovat naši nabídku plně elektrických vozidel na baterie. Tato kampaň bude doplněna o nabídky související s vozy a zaměřené na zákazníky, jako jsou například přizpůsobená řešení infrastruktury dobíjecích stanic a mobilní online služby. Koncern Volkswagen se tak mění z výrobce automobilů na poskytovatele služeb mobility. To přináší pro prodej zcela nové výzvy.

Digitalizace přináší útvaru prodeje mnoho nových příležitostí, včetně lepšího kontaktu se zákazníky. Naše kroky se řídí jasně definovanou strategií, která vyžaduje rozsáhlou spolupráci mezi značkami a trhy k dosažení co největších synergických efektů. Naším cílem je vytvořit pro zákazníky našich značek zcela nový zážitek s našimi produkty – takový, který je zaujme hladkým průběhem komunikace od počátečního zájmu o koupi vozidla, přes servis až k následnému prodeji ojetého vozu. Otevíráme tak nové obchodní modely týkající se propojeného vozidla – zejména pokud jde o mobilitu a další služby. Vozidla se stávají nedílnou součástí digitálního interaktivního světa zákazníků.

Přizpůsobujeme rovněž své interní procesy a struktury metodám a novým formám práce vytvořeným digitální inovací. Výsledkem jsou projektové týmy působící v různých segmentech, nové formy spolupráce, intenzivnější vztah s mezinárodními start-upovými společnostmi, konsolidace rizikového kapitálu – jako způsob podpory inovativních nápadů a obchodních modelů – a dále nové štíhlé systémy a cloudová IT řešení.

Předplatné vozů

V obchodní divizi Volkswagen Group Mobility společnost Volkswagen Financial Services AG rozšířila v roce 2024 portfolio služeb mobility nabízených koncernem Volkswagen a jeho značkami. K pokroku došlo zejména ve spolupráci se skupinou Europcar Mobility Group (EMG). V současné době probíhá mnoho společných projektů po celém světě, od služeb mobility pro fleetové zákazníky až po spolupráci na marketingu ojetých vozidel.

Prostřednictvím majetkové účasti ve společnosti Euromobil GmbH, společném podniku s EMG, nabízí společnost Volkswagen Financial Services AG svým zákazníkům flexibilní alternativu leasingu nebo půjčky bez dlouhodobých závazků pod názvem VW FS | Auto Abo.

Na německém trhu je společnost Volkswagen Financial Services AG zodpovědná za nabídku předplatného automobilů značek Volkswagen, Škoda a Audi. Podílí se tak na elektromobilní ofenzívě koncernu. Služba předplatného pro automobily Volkswagen je kromě toho nabízena také ve Francii.

Obchodní vztahy s velkoodběrateli

Obchodní vztahy s fleetovými zákazníky často představují dlouhodobá partnerství. V nestabilním prostředí představuje tato zákaznická skupina stabilnější odběr dobře vybavených, rentabilních modelů vozů než segment soukromých zákazníků.

Především v Německu a ostatních státech Evropy disponuje koncern Volkswagen pevnou základnou fleetových zákazníků z podnikatelské sféry. Naše rozsáhlá nabídka produktů nám umožňuje plnit individuální požadavky na mobilitu z jednoho zdroje.

Na celkovém trhu osobních vozidel v Německu, který ve vykazovaném období klesl o 1,0 %, tvořili komerční fleetoví zákazníci 19,9 (21,4) % z celkového počtu registrací vozidel. Podíl koncernu Volkswagen v tomto zákaznickém segmentu vzrostl na 48,0 (47,0) %. Mimo Německo činil podíl koncernu na registracích vozidel fleetových zákazníků v Evropě 27,9 (27,6) %. Tento trend svědčí o tom, že fleetoví zákazníci mají nadále velkou důvěru v koncern. Podařilo se nám nadále upevnit svou silnou pozici na trhu fleetových zákazníků v Evropě.

Poprodejní služby a servis

V rámci poprodejní obchodní činnosti se považujeme za kompletního poskytovatele veškerých pro zákazníky relevantních výrobků a služeb. Společně se svými partnery chceme zajistit celoživotní mobilitu pro naše zákazníky a vozidla. Proto neustále rozšiřujeme své portfolio nabídek a služeb na míru s cílem zlepšit zákaznickou zkušenost a zvýšit spokojenost našich zákazníků. Naše partnerské podniky nabízejí komplexní portfolio služeb ve všech třídách vozidel.

V poprodejním programu podporujeme měnící se svět mobility a naši systematickou orientaci na elektromobilitu tím, že vyvíjíme nové služby a inovativní koncepty. Na této transformaci spolupracujeme s řadou partnerů specializovaných na příslušné trhy. Díky výsledným službám konektivity budeme zároveň moci využít synergie v oblasti poprodejních služeb napříč značkami koncernu Volkswagen a získáme nové příležitosti ke zvýšení loajality zákazníků.

Vedle individuálního servisu je pro spokojenost našich zákazníků v segmentu osobních vozů v poprodejní oblasti rozhodující včasné zásobování náhradními díly. Originální náhradní díly dodávané našimi značkami osobních vozů a kompetence našich servisních center zaručují maximální kvalitu a bezpečnost a zachování hodnoty vozů našich zákazníků. Díky naší globální prodejní síti zahrnující více než 130 skladů dokážeme zajistit zásobování téměř všech našich autorizovaných servisů po celém světě do 24 hodin.

V projektu digitálních poprodejních služeb („Digital After Sales“) modernizujeme poprodejní procesy a IT systémy. Zaměřením vývoje výrobků a služeb na individuální potřeby prodejců i zákazníků se snažíme zkrátit čas potřebný pro administrativní úkony u prodejců prostřednictvím automatizovaných, vzájemně provázaných služeb, a také stabilizovat stávající IT systémy a zvýšit efektivitu. Inovativní digitální poprodejní služby navíc mají za cíl zlepšit zákaznickou zkušenost.

I naše celosvětová obchodní činnost spojená s užitkovými vozy se pyšní kvalitou výrobků a zaměřením na zákazníka. Náš sortiment nákladních automobilů, autobusů a motorů je doplněn o služby, které zaručují úspornost pohonných hmot, spolehlivost a dobrou dostupnost vozidel. Tím, že nabízíme vozidla vybavená plně elektrickým nebo hybridním pohonem, zohledňujeme jak přání zákazníků, tak svou odpovědnost přispívat k bezemisní dopravě. Dílenský servis a servisní smlouvy nabízejí zákazníkům vysokou kvalitu a úroveň bezpečnosti. Snižujeme dobu a náklady na údržbu s cílem snížit celkové provozní náklady vozidel.

V segmentu Power Engineering pomáháme svým zákazníkům zajistit dostupnost strojů prostřednictvím služeb MAN PrimeServ.

Globální síť více než 100 servisních středisek PrimeServ je zaměřena na požadavky zákazníků a nabízí mimo jiné náhradní díly v originální kvalitě, kvalifikované technické služby a dlouhodobé smlouvy o údržbě.

KVALITA

Kvalita našich výrobků a služeb hraje klíčovou roli v udržení spokojenosti zákazníků. Zákazníci jsou spokojení a zůstávají loajální zejména v případě, že náš výrobek nebo služba splní nebo dokonce předčí jejich očekávání. Z hlediska kvality vnímané během celé zkušenosti s výrobkem je rozhodující spolehlivost, celkový dojem a poskytovaný servis. Naším cílem je naše zákazníky pozitivně překvapit a naplnit je nadšením ve všech oblastech, a tak je přesvědčit o naší vynikající kvalitě.

Digitalizace byla v minulém účetním období opět středobodem naší práce: stále více se zaměřujeme na vývoj systémů založených na softwaru, který je rozhodujícím faktorem úspěchu z hlediska spokojenosti zákazníků. Důsledné uplatňování modelu hodnocení procesů „Automotive SPICE" používaného ke zlepšování procesů je v naší činnosti obzvláště důležité. Jedná se o klíčový stavební kámen pro splnění požadavků našich zákazníků, jakož i požadavků regulačních a legislativních orgánů.

Volkswagen již nějakou dobu zavádí opatření týkající se kybernetické bezpečnosti v rámci celého podniku. Vytvořili jsme například nezávislou síť kybernetické bezpečnosti ve všech regionech a koncernových značkách a monitorujeme potenciální kybernetická rizika. To nám umožňuje rychle jednat v případě potenciální hrozby. Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů (EHK OSN) stanovila od června 2022 odpovídající certifikaci podle normy UN-R 155 a homologaci, aby zajistila ze strany společností záruku vhodného řešení těchto aspektů v zájmu ochrany uživatelů vozidel před potenciálními hrozbami. Naše skupina usiluje o zavedení standardů v oblasti prevence nehod i bezpečnosti. Průběžně zdokonalujeme zavedené procesy v rámci systému řízení kybernetické bezpečnosti v automobilovém průmyslu v souladu s požadavky předpisu EHK OSN. V této souvislosti zavádí Volkswagen komplexní opatření napříč odděleními koncernu. Tato opatření byla i ve vykazovaném období opět potvrzena úspěšným auditem našeho systému řízení kybernetické bezpečnosti provedeným společností TÜV Nord, který doporučil prodloužit platnost osvědčení o shodě dle předpisu OSN č. 155 o další tři roky.

Strategie koncernu v oblasti řízení kvality

Pravidelně revidujeme strategii funkčních oblastí „New Quality" a koordinujeme ji s koncernovými značkami. Naše aktivity přizpůsobujeme našemu cíli vyjádřenému v mottu: „Naším cílem je nabízet vynikající produkty a služby a zajistit tak spokojenost zákazníků." Naše strategie kvality, odvozená od strategie koncernu, se zaměřuje především na dosažení maximální úrovně spokojenosti zákazníků v rámci celé zákaznické zkušenosti – od objednávání přes digitální ekosystém až po produkt, poprodejní služby a zákaznický servis. Koncernová organizace řízení kvality spolu s útvary kvality na úrovni značek hrají aktivní úlohu ve všech fázích vzniku a testování produktů, což významně přispívá k úspěšnému uvedení produktů na trh, vysoké spokojenosti zákazníků a nízkým nákladům na záruční opravy a opravy hrazené „ex gratia". Definovali jsme jako důležitý strategický ukazatel „náklady na záruční opravy a opravy hrazené ex gratia za jedno vozidlo po 12 měsících provozu", který bude posuzován u všech hlavních značek vyrábějících osobní automobily. Tento ukazatel vyjádřený v eurech na jedno vozidlo představuje veškeré náklady na záruční a ex gratia opravy za celosvětově vyrobená vozidla v jednotlivých letech. Tento údaj zahrnuje všechna vozidla značek Volkswagen osobní vozy, Volkswagen užitkové vozy, Škoda, SEAT/CUPRA, Audi a Porsche. Mimořádné položky související s iniciativami, jako jsou svolávací akce k zajištění bezpečnosti vozidel nebo dodržení platné legislativy, nejsou zohledněny. Zatímco od výrobního roku 2017 zůstaly tyto údaje na trvale nízké úrovni, od roku 2020 se začaly zvyšovat v důsledku rostoucího využívání nových technologií ve vozidle a zvyšující se složitosti. Opatření přijatá ke snížení těchto čísel se ukázala jako účinná.

Jedním z dalších strategických cílů v uplynulém vykazovaném období byl program kvality Top 10 Quality, který vychází z koncernového programu Top 10. Tento program koncernové organizace kvality klade neustálý důraz na interní a externí zákazníky, definuje jasné odpovědnosti za kvalitu v rámci celého koncernu a koordinuje model rychlé spolupráce mezi koncernem, skupinami značek a jednotlivými značkami. V účetním období 2024 bylo dokončeno šest akčních oblastí zaměřených na kvalitu, které přispívají k programu Top 10 koncernu (včetně Customer Excitement SCORE a rozhodnutí o koncepci schválené z hlediska kvality) a zavedeno bylo šest nových oblastí (včetně nabíjecí infrastruktury a Data@Quality).

Dodržování zákonů a předpisů

Soulad našich výrobků s právními a regulačními předpisy je v naší práci prvořadý. V rámci procesů využíváme princip vícenásobného ověřování, který zahrnuje vzájemnou podporu a monitoring mezi jednotlivými organizačními jednotkami. Vývoj softwaru v rámci všech značek je doprovázen kvalitními milníky. Tento princip platí pro všechny systémy, součásti a díly, které přímo ovlivňují bezpečnost vozidla, typové schválení a funkčnost, a proto vyžadují mimořádnou pozornost. Ve fázi sériové výroby zajišťujeme, aby kontrola shody našich výrobků byla prováděna a hodnocena za účasti všech zúčastněných obchodních jednotek. To se týká zejména kontroly emisí a spotřeby paliva.

Dále věnujeme pozornost též systému řízení kvality a posílení interdisciplinárního, procesně orientovaného přístupu v rámci celého koncernu. Systém řízení kvality koncernu Volkswagen je založen na normě ISO 9001 a na oficiálních požadavcích týkajících se typového schválení. Tyto normy a požadavky je třeba splnit k získání typového schválení pro výrobu a prodej našich vozů. Během vykazovaného období jsme provedli řadu systémových auditů, abychom ověřili, zda naše závody a značky nadále splňují tyto požadavky. Zvláštní pozornost byla věnována posouzení rizika nedodržení definovaných procesů. Naši konzultanti řízení kvality věnují pozornost implementaci a dodržování těchto i dalších nových požadavků, stejně jako oficiálních předpisů; tuto činnost koordinuje a podporuje ústřední divize Řízení kvality koncernu.

Respektování regionálních požadavků

Používáme různé nástroje zpětné vazby, jako např. specifické zákaznické průzkumy, ke shromažďování informací o požadavcích zákazníků specifických pro konkrétní region. Kromě toho monitorujeme relevantní internetová fóra a příspěvky na sociálních sítích po celém světě, abychom získali přímou zpětnou vazbu od zákazníků a identifikovali jejich názory a trendy v rané fázi.

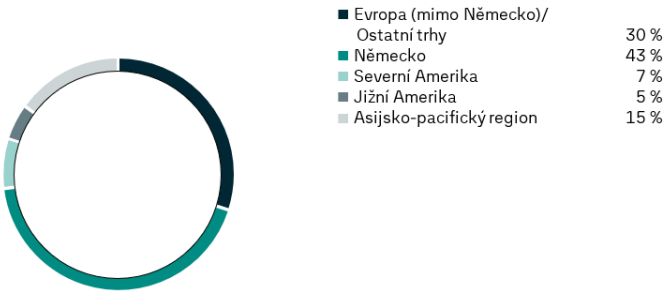
Abychom zajistili, že vnímaná kvalita našich vozidel bude na úrovni srovnatelné s našimi konkurenty, zohledňujeme při auditech vozidel potřeby regionálních zákazníků. Každá značka spolupracuje s jednotlivými regiony při rozhodování o tom, jak bude výrobek na daném trhu umístěn. Tímto způsobem posilujeme odpovědnost značek. Pro všechny značky a regiony platí jednotná měřítka kvality, aby audit vozidel poskytoval srovnatelné výsledky. Tato měřítka stále přizpůsobujeme měnícím se požadavkům. Již více než 40 let využíváme auditory po celém světě k posouzení vozidel, která jsou připravena k dodání, z pohledu zákazníka a zajištění jejich souladu s definovanými kritérii kvality.

ZAMĚSTNANCI

Koncern Volkswagen je jedním z největších soukromých zaměstnavatelů na světě a svou politikou v oblasti lidských zdrojů se snaží naplňovat odpovědnost, která z dané skutečnosti vyplývá. K 31. prosinci 2024 koncern Volkswagen, včetně čínských společných podniků, zaměstnával celkem 679 472 lidí (614 082 bez čínských společných podniků). To představuje meziroční pokles o 0,7 %. Poměr naší celkové pracovní síly v Německu a v zahraničí byl v minulém roce poměrně stabilní; na konci roku 2024 pracovalo v Německu 293 338 (298 687) zaměstnanců.

ZAMĚSTNANCI PODLE TRHU

v procentech, k 31. prosinci 2024



Strategie koncernu a zásady politiky lidských zdrojů

Pro koncern Volkswagen je transformace zaměstnanců v jeho koncernové strategii definována jako jedno z hlavních témat. Koncernová strategie lidských zdrojů hraje v tomto kontextu klíčovou roli pro tři skupiny našich značek, tj. Core, Progressive a Sport & Luxury. Uvedená strategie také dále prosazuje klíčové přístupy politiky lidských zdrojů, jež jsou rozhodující z hlediska úspěchu.

V rámci koncernové strategie lidských zdrojů jsme identifikovali řadu prvků s cílem komplexně řešit potřeby a očekávání naší společnosti a našich zaměstnanců, a zajistit tak co nejlepší výkonnost a úspěch společnosti.

1) „Já“ (Me@Volkswagen): Klademe si za cíl systematicky zlepšovat zkušenost zaměstnanců a zajistit, aby měli co nejlepší podmínky pro výkon práce.
2) „Můj tým“ (Teams@Volkswagen): S tím, jak transformace koncernu Volkswagen nabírá směr, se zásadním způsobem mění i spolupráce týmů. Hybridní, digitální a agilní formy spolupráce nabývají na významu.
3) „My všichni ve společnosti Volkswagen“ (All of us@Volkswagen): Sedm formulovaných zásad chování koncernu Volkswagen uvedených v Kodexu chování definuje základní hodnoty, které jsou společné všem značkám a společnostem koncernu: Neseme spoluodpovědnost za životní prostředí a společnost. Jsme upřímní a ozveme se, když něco není v pořádku. Inovujeme. Podporujeme rozmanitost. Jsme hrdí na svou práci. „My“ namísto „Já“. Držíme slovo.
4) „Volkswagen ve společnosti“ (We@Volkswagen a svět kolem nás): Jsme si vědomi toho, že bez dlouhodobé sociální legitimity v našich závodech a na našich trzích nebudeme schopni pokračovat ve svém obchodním modelu v době zrychlených změn hodnot – což se týká ekonomického, environmentálního a sociálního hlediska. Vnímáme své zaměstnance jako zástupce koncernu Volkswagen, kteří vyjadřují naše hodnoty a komunikují je širší společnosti.

Digitalizace a transformace směrem k e-mobilitě znamená, že se nacházíme na dlouhodobé cestě změn a obnovy. Je pro nás důležité neustále kontrolovat, zda udržujeme směr, který jsme si stanovili, a dosahujeme svých cílů. Následující strategické klíčové ukazatele výkonnosti nám pomáhají hodnotit náš pokrok a v případě potřeby přijmout nápravná opatření:

- Vnitřní atraktivita zaměstnavatele: Až do roku 2023 byl tento benchmark odvozen na základě dotazování zaměstnanců, zda považují svou společnost za atraktivního zaměstnavatele. Příslušné informace byly shromážděny za většinu koncernových společností pod hlavičkou průzkumu mínění *„Stimmungsbarometer"*. V roce 2024 byl průzkum mínění v koncernu pozastaven za účelem revize. Po revizi by měl být i nadále poskytován jako nástroj všem společnostem.
- Index diverzity: V zájmu podpory diverzity a rovných příležitostí jsme stanovili cíle v oblasti podílu žen ve vedoucích pozicích a mezinárodního složení vrcholového managementu. Od roku 2017 jsou tyto dva ukazatele sloučeny do indexu diverzity. Data pro index diverzity jsou shromažďována pro zaměstnance celého koncernu Volkswagen, vyjma zaměstnanců čerpajících volno nebo předčasný důchod z časového účtu (časový kredit z odložené kompenzace) a také učňů a zaměstnanců v pasivní fázi odchodu do částečného důchodu. Podíl žen ve vedení, tj. v managementu, senior managementu a vrcholovém managementu (včetně členů představenstva koncernu a členů představenstev značek), činil v roce 2024 19,9 %, což je o 0,7 procentního bodu více než v předchozím roce (19,2 %). Průběžný cíl 19 % pro rok 2024 tak byl splněn. Koncern Volkswagen chce do roku 2025 zvýšit podíl žen v managementu na 20,2 %. To představuje nárůst o 8,1 procentního bodu ve srovnání s naší základní hodnotou 12,1 % z roku 2016. Pro mezinárodní složení vrcholového vedení, nejvyšší ze tří úrovní řízení, byl stanoven cíl minimálně 25,0 % do roku 2025. Splnění tohoto cíle by představovalo nárůst o 8,0 procentního bodu ve srovnání s naší základní hodnotou 17,0 % z roku 2016. V posledním vykazovaném období činil tento ukazatel 29,1 (25,6) %. Průběžný cíl 24.1 % pro rok 2024 tak byl splněn. Údaje o podílu žen ve vedení a internacionalizaci vrcholového vedení mají v indexu diverzity stejnou váhu a jako hodnota indexu 100 jsou vždy stanoveny údaje za rok 2016. Pro rok 2024 jsme plánovali zvýšit tento index na 149. Tento cílový údaj byl překročen s dosaženým skóre 168 (154).
- Stav implementace strategického plánování lidských zdrojů: Provozní plánování lidských zdrojů doplňuje strategické plánování, které do plánování vnáší kvalitativní, dlouhodobé a strategické hledisko. Umožňuje nám včas identifikovat přebytky a nedostatky z hlediska kvality a kvantity v některých částech společnosti a vypracovat nezbytné požadavky na kvalifikaci, odbornou přípravu a restrukturalizaci na podporu transformace. Abychom zmapovali pokrok v oblasti strategického plánování lidských zdrojů, měříme procento aktivní pracovní síly (odpovídající pracovní síle s výjimkou učňů a zaměstnanců v pasivní fázi částečného důchodu) zahrnuté do strategického plánování od roku 2023. Cíle jsou v rámci revize koncernové strategie upravovány; vykazování tohoto strategického KPI bylo pro rok 2024 z důvodu probíhajících programů zvyšování efektivity pozastaveno.
- Počet hodin školení na zaměstnance: Cílem je zvýšit průměrný počet hodin školení na zaměstnance v aktivní pracovní síle (tj. vyjma zaměstnanců čerpajících volno nebo předčasný důchod z časového účtu) koncernu Volkswagen o 35 % na 30 hodin na zaměstnance za rok do roku 2030. Výchozí hodnota je 22,3 hodiny a představuje průměrný počet za základní roky 2015 až 2019. Tyto roky byly vybrány jako výchozí vzhledem k pandemii covidu-19, která dočasně omezila vzdělávací aktivity v letech 2020 a 2021. Cílová hodnota tohoto strategického klíčového ukazatele výkonnosti pro vykazované období byla 26,0 hodin. Tento cíl nebyl splněn, neboť průměrná dosažená hodnota na zaměstnance byla 20,8 (22,1) hodin. Pokles počtu hodin školení je způsoben prioritním zaváděním programů zvyšování efektivity v rámci koncernu, v důsledku čehož se jednotlivá oddělení nezaměřovala na opatření k navýšení počtu hodin odborné přípravy.

Kromě dlouhodobého řízení strategických cílů v rámci koncernové strategie lidských zdrojů máme také roční program Top 10 pro lidské zdroje, který podporuje dosahování aktuálních cílů, na nichž se podílejí jednotlivé společnosti koncernu. Lidské zdroje byly ve vykazovaném období zastoupeny v koncernovém programu Top 10 jedním z hlavních cílů: „Tým a organizace". Útvar lidských zdrojů v rámci představenstva se v programu Top 10 pro rok 2024 systematicky zabýval řešením aktuálních problémů společnosti, včetně měnícího se konkurenčního prostředí, transformace odvětví, rostoucí regulace a nedostatku kvalifikovaných pracovníků. Aby mohl koncern Volkswagen zajistit nezbytné zdroje pro zvládnutí těchto výzev a nadále investovat do budoucnosti, zavedl ve všech svých značkách programy zaměřené na zvýšení efektivity.

Definované výkonnostní cíle na úrovni značek jsou základní součástí těchto programů a jsou realizovány prostřednictvím cílů a opatření specifických pro jednotlivé značky. Například ve společnosti Volkswagen AG byla v prosinci 2024 uzavřena nová kolektivní smlouva, která je doplněna podnikovými dohodami.

Po intenzivních jednáních dosáhla společnost Volkswagen AG konsenzu s odborovým svazem IG Metall a podnikovou radou ohledně společné dohody *Zukunft Volkswagen*. Koncern plánuje reorganizaci výrobních kapacit ve svých německých závodech. Na úrovni kolektivního vyjednávání vytváří toto mzdové vyrovnání podle podnikové mzdové dohody do roku 2030 podmínky pro úspory finančních nákladů na pracovní sílu ve výši 1,5 mld. € ročně. Krátkodobé úspory mzdových nákladů, sjednaná strukturální opatření a úspory nákladů na výzkum a vývoj by měly ve střednědobém horizontu přinést výdajové úspory přes 4 mld. € ročně. Kromě toho se v německých závodech počítá s technickým snížením kapacity o 734 000 kusů. Za tímto účelem se společnost a partneři podílející se na spolurozhodování dohodli nejen na strukturálních výrobních opatřeních, ale také na společensky odpovědném snížení počtu zaměstnanců v závodech Volkswagen v Německu o více než 35 000 do roku 2030 v souladu s demografickým vývojem. Oddělení lidských zdrojů vyvinulo odpovídající nástroje pro výsledná personální opatření, jako je „workshop příležitostí", jehož cílem je navrhnout nové kariérní příležitosti pro zaměstnance dotčené transformací. Do konce roku 2024 nedošlo k dalšímu upřesnění jiných nástrojů, jako jsou programy odchodu do důchodu nebo odstupné.

Kolektivní smlouvy mimo jiné stanoví, že dohodnuté zvýšení mezd pro roky 2025 a 2026 nebude zaměstnancům vyplaceno do konce roku 2030, ale bude místo toho použito na společensky odpovědné snížení počtu zaměstnanců mezi roky 2027 až 2030. Nová kolektivní smlouva nahrazuje předchozí kolektivní smlouvy. Od 1. července 2025 bude v kolektivní smlouvě zakotven standardní pracovní týden 35 hodin, přičemž v roce 2025 bude vyrovnána kompenzační částkou. Od 1. ledna 2027 bude zaveden nový systém odměňování a hodnocení. Podíl zaměstnanců na zisku byl pro účetní období 2025 až 2026 pozastaven a bude poté rozložen na účetní období 2027 až 2029. Bonusový systém „Tarif Plus" pro zaměstnance v rámci kolektivní smlouvy byl restrukturalizován. Od roku 2025 bude výroční bonus převeden na pevnou částku a navázán na podmínky kolektivních smluv o mzdách. Kromě toho byl počet míst pro odbornou přípravu v závodech společnosti Volkswagen AG v Německu snížen ze 1 400 na 600. Dohoda *Zukunft Volkswagen* se stala základem pro významné investice do budoucích produktů do roku 2030.

Vzdělání a profesní rozvoj

V důsledku transformace automobilového průmyslu stojíme před největším procesem změny odborných znalostí a kultury v historii naší společnosti. Zavázali jsme se dlouhodobě zajistit zaměstnatelnost všech našich zaměstnanců. Investujeme značné prostředky do odborné přípravy, jež jim pomáhá zajistit jistotu zaměstnání v koncernu Volkswagen i v případě změny požadavků. V roce 2024 jsme se zaměřili na vytvoření a rozšíření programu digitálního vzdělávání. Pokračujeme v implementaci a integraci personálního systému Success Factors a vzdělávací platformy Degreed jako ekosystému pro digitální vzdělávání a samostudium. Tím vzniká společný rámec pro kvalifikaci všech zaměstnanců koncernu Volkswagen, který je řízen Akademií koncernu Volkswagen.

Klíčovou součástí programů vzdělávání v koncernu Volkswagen je odborná příprava a duální studium (duální studijní programy kombinující vysokoškolské studium s praktickým výcvikem). Do konce roku 2024 koncern Volkswagen vyškolil 17 201 mladých lidí. Během posledních několika let jsme zavedli princip duálního odborného vzdělávání v mnoha mezinárodních závodech koncernu a neustále pracujeme na jeho zlepšování. I po dokončení odborného vzdělávání jsou mladí lidé na začátku kariéry povzbuzováni k dalšímu profesnímu rozvoji v naší společnosti.

Volkswagen nabízí dva strukturované vstupní a rozvojové programy pro absolventy vysokých škol a mladé profesionály. V rámci dvouletého vzdělávacího programu „Startup Direct" získávají absolventi během práce v určitém oddělení přehled o společnosti a zároveň se účastní doplňkových vzdělávacích programů. Absolventi vysokých škol, kteří mají zájem o práci v zahraničí, se mohou zúčastnit výměnného programu „Startup Cross".

Cílem tohoto programu je poznat společnost ve všech jejích rozmanitostech a vybudovat širokou síť. V průběhu účasti v programu se mladí profesionálové seznámí s několika závody v Německu a dalších zemích tak, že pracují v různých odborných oblastech. Oba programy zahrnují několikatýdenní pracovní zkušenost ve výrobě.

Zapojení zaměstnanců

Angažovanost zaměstnanců a jejich účast na spolurozhodování mají v koncernu Volkswagen dlouhou tradici. Součástí je co nejširší zastoupení zájmů zaměstnanců v rámci koncernu. Volkswagen respektuje názory a zájmy svých zaměstnanců a průběžně se jimi zabývá. Za tímto účelem vede koncern Volkswagen neustálý dialog se zástupci zaměstnanců o významných pozitivních a negativních dopadech, které může mít koncern na své zaměstnance, ať skutečných či potenciálních. Řídíme se zásadou dlouhodobého zaměstnávání, čemuž slouží systematické postupy zaměřené na udržení zaměstnanců a právo na spravedlivou a transparentní odměnu; v tomto ohledu jsme například uzavřeli kolektivní smlouvy.

Při utváření pracovních vztahů charakterizovaných vzájemnou spoluprací a sociálním smírem se řídíme všeobecnými lidskými právy a standardy Mezinárodní organizace práce (MOP). Na základě těchto zásad jsme odsouhlasili nejrůznější charty a prohlášení s evropskou a globální podnikovou radou, která stanoví zásady pracovněprávní politiky koncernu Volkswagen, jakož i práva zaměstnanců. Mimořádný důraz je kladen na ochranu zaměstnanců koncernu a vytváření bezpečného a zdravého pracovního prostředí. To znamená, že bezpečnost a ochrana zdraví při práci mají pro koncern Volkswagen prvořadý význam. Důležité je pro nás také podporovat rozmanitost našich zaměstnanců a zavázat se k vytváření inkluzivního pracovního prostředí. Nabízíme rovné příležitosti pro všechny a odmítáme jakoukoli formu diskriminace.

INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE (IT)

Strategie IT

Koncern Volkswagen usiluje o naplnění vize stát se globálním lídrem v oblasti automobilových technologií. V tomto ohledu hrají stále důležitější roli informační technologie – používají se v našich vozidlech, v rámci celé společností a při zavádění nových obchodních modelů.

Mezi prvky této transformace patří digitalizované dodavatelské řetězce, automatizované procesy optimalizované pro využití umělé inteligence ve všech segmentech společnosti, řízení cílů udržitelnosti založené na datech a bezproblémová integrace analogové a digitální zákaznické zkušenosti.

Funkce „IT“ v rámci představenstva uplatnila svou strategii při vývoji „globální IT“ vize společnosti. Tato zajišťuje jasnou a synchronizovanou orientaci, globální propojení, sdílení znalostí a vzájemnou přizpůsobivost IT strategií všech značek a regionů. Cílem je poskytovat standardizované IT infrastruktury, IT služby a IT řešení v příslušných balíčcích napříč značkami a regiony, vedoucí ke snížení nákladů a opatřením zvyšujícím efektivitu, jakož i dalším potenciálním synergickým efektům. Diferenciace a individuální řešení se uplatňují pouze tam, kde vyplývají z konkrétních potřeb nebo jsou vyžadovány regulačními předpisy.

Cílové dimenze jsou: ekonomická přidaná hodnota pro jednotlivé útvary, aktivní přispění k systematické digitalizaci společnosti, vysoká rychlost a přizpůsobivost při implementaci a nákladová efektivita. K dosažení těchto cílů byly definovány dlouhodobé imperativy v oblasti IT. Tyto imperativy se zabývají otázkami, jako je transformace na společnost založenou na datech a umělé inteligenci, implementace konzistentních infrastrukturních platforem napříč všemi značkami a regiony, realizace globální digitální produktové krajiny na základě modelu spolupráce napříč značkami a regiony založeného na vzájemně se doplňujících dovednostech a špičková úroveň provozní implementace. Zavedení cílených opatření je zajištěno prostřednictvím každoročního koncernového programu Global IT Top 10 s agilními čtvrtletními sprinty zaměřenými na rychlost implementace a dopad na podnikání. Optimalizovaná dostupnost dat v rámci programu Global IT Top 10 je základem pro moderní aplikace umělé inteligence a vytváří potenciál pro celopodnikovou efektivitu.

Systematická modularizace velkých IT programů podporuje poskytování IT řešení připravených na budoucnost, a tím i globální a lokální digitalizaci všech segmentů, například prostřednictvím strategie IT China. Systematické zavádění agilní produktové organizace má za cíl urychlit vývoj a poskytování digitálních produktů. V tomto kontextu IT a další funkce představenstva spolupracují ve smíšených interdisciplinárních týmech s krátkými vývojovými cykly na vytváření nových digitálních produktů. Cílem koncernového programu zaměřeného na zlepšování výkonnosti funkce IT napříč značkami, který je součástí programu Global IT Top 10, je do roku 2030 dále zlepšit výkon na všech úrovních o 30 %.

Snažíme se zajistit jednotné strategické zaměření vytvářením technických vazeb mezi funkcí IT v rámci představenstva a řediteli IT (CIO) skupin značek Core, Progressive a skupiny značek Sport Luxury a společnosti Volkswagen Financial Services AG. Toto propojení technických a organizačních aspektů také usnadňuje realizaci synergií a dalších úspor z rozsahu. Systematická identifikace a sdílení osvědčených postupů v rámci celého koncernu – projektů, které byly úspěšně realizovány u jednotlivých značek a společností – má za cíl umožnit efektivní přenos znalostí v rámci společnosti, urychlovat procesy a generovat synergie, čímž také klesá potřeba zdrojů.

V oblasti IT infrastruktury se zaměřujeme na další rozšiřování a optimalizaci spolupráce mezi koncernem a jeho značkami. Již se nám podařilo významně snížit náklady a optimalizovat kvalitu v některých oblastech a v tomto úsilí budeme systematicky pokračovat. Koncern využívá jednotnou globální strukturu na pěti operačních platformách/doménách (cloud, mainframe, high performance computing, on premise, digital workplace), které jsou využívány v rámci všech značek a regionů. Součástí je i spojení sdílených zdrojů v jednotlivých značkách a regionech, jakož i v mezinárodních společnostech v rámci Global IT, například v Indii.

Vývoj softwaru

Funkce IT v rámci představenstva je odpovědná za rychlý vývoj a zavádění softwaru a IT řešení dle potřeb koncernu. Část této vývojové práce probíhá v centrech vývoje softwaru (SDC) po celém světě. Strategickým cílem je zabezpečit a postupně zvyšovat podíl vnitropodnikových služeb souvisejících se softwarovými produkty pro kritické podnikové procesy (například technický vývoj). Toho má být dosaženo především důsledným rozšiřováním mezinárodních dceřiných společností a novými modely spolupráce s vybranými partnery. Koncern Volkswagen tak reaguje na rostoucí potřebu vývoje softwaru. Postupné zvyšování podílu vlastních in-house služeb posílí řízení a zajistí efektivní kontrolu nákladů dodavatelů.

Přední místo v rámci našich činností zaujímá optimalizace procesů a definování standardů pro vývoj softwaru. Patří sem mimo jiné mezinárodní na datech založené řízení činností v centrech SDC, strategické sladění kritických podnikových systémů a ochrana duševního vlastnictví ve formě zdrojových kódů softwarových produktů.

Využití digitalizace a IT řešení

Představenstvo neustále monitoruje a podporuje digitální transformaci. Výbor pro digitální transformaci představenstva koncernu se zabývá digitální transformací obchodních procesů všech značek a obchodních jednotek. Spravuje portfolio IT projektů a podporuje digitální kulturní změnu, inovace a synergie mezi koncernem a značkami. Stává se tak nejvyšším rozhodovacím orgánem a klíčovým navigátorem v rámci digitální transformace koncernu.

V účetním období 2024 bylo v popředí zájmu rozsáhlé zavádění aplikací a umělé inteligence (AI) do řady podnikových procesů.

Oblast použití AI v rámci koncernu Volkswagen je široká. Naším cílem jsou konkrétní finanční úspory (např. snížení spotřeby elektřiny a materiálů ve výrobních procesech), konkrétní zlepšení kvality produktů a související úspory nepřímých nákladů (např. zlepšení procesů řízení kvality a tím i snížení nákladů na záruční a ex gratia opravy, eliminace smluvních nákladů, jako jsou náklady na překlady a právní služby), konkrétní zlepšení kvality produktů a ergonomické výhody pro zaměstnance, včetně rychlejší a transparentnější spolupráce a podpory při používání systémů. Vždy je kladen důraz na vyváženost výdajů a nákladů na používání aplikací AI a jejich přidané hodnoty pro jednotlivá oddělení a společnost jako celek. Koncern Volkswagen proto vnímá AI především jako nástroj a prostředek, nikoli jako cíl sám o sobě.

Mezi již integrované aplikace patří Smart Quality Analytics (SQA), IT systém používaný například k digitalizaci analýzy dat z terénu. Pro účely zajištění kvality systém SQA zaznamenává a analyzuje data z připojených zákaznických vozidel. Toto se týká dat z řídicích jednotek i chybových zpráv z dílen. Jiné projekty pracují na optimalizaci pořadí jednotlivých pracovních kroků při výrobě vozidel (například sekvence lakování), aby se zkrátily výrobní časy a zlepšilo využití zdrojů.

V oblasti strojového učení pracujeme na inteligentním řízení spotřeby energie s cílem dosáhnout udržitelných úspor elektrické energie a snížení emisí CO_2, například v systémech řízení stlačeného vzduchu. Pokročilá datová analýza nám pomáhá například optimalizovat skladování náhradních dílů v poprodejním segmentu. Podobným způsobem implementujeme celou řadu projektů robotů pro automatizaci obchodních procesů (robotická automatizace procesů).

Výrobní procesy jsou také chráněny umělou inteligencí a kamerovými systémy (tzv. počítačové vidění). Systémy a zařízení v továrnách jsou vzájemně propojeny a tvoří integrovaný systém. Koncernové oddělení IT ve spolupráci s dalšími odděleními přispívá svými odbornými znalostmi rovněž k výzkumu a vývoji. Digitalizované pracovní nástroje, jako je např. „virtuální koncepční vozidlo“, urychlují, zefektivňují a nákladově zvýhodňují proces vývoje produktu mimo jiné tím, že nahrazují fyzické komponenty virtuálními komponenty generovanými v počítači.

Klíčovou roli při implementaci AI hraje strategie koncernu v oblasti dat a AI. Cílem této strategie je využít potenciál AI. Aby bylo možné tento cíl sledovat v rámci celého koncernu, jsou všechna strategická rozhodnutí a pracovní iniciativy související s AI spojena do modelu hub-hub-spoke. Tento model se skládá z centrální jednotky, tzv. hubu, v rámci koncernu a dalších hubů v jednotlivých značkách a společnostech, které jsou podporovány specialistou, tzv. spoke, v jednotlivých oblastech a segmentech. Model slouží ke zlepšení koordinace různých oblastí koncernu při implementaci aplikací AI a ke zvýšení jejich škálovatelnosti a efektivity. Zdroje lze využívat podle potřeby a co nejefektivněji pro prioritní řešení AI. Tato struktura také umožňuje efektivní implementaci a škálování řešení AI a efektivní sdílení školicích materiálů, pokynů a zkušeností.

Bezpečnost IT

Jedním z hlavních úkolů IT je zabezpečení dat a informací v rámci koncernu Volkswagen po celém světě. Strategická opatření byla v účetním období roku 2024 nadále realizována prostřednictvím koncernového programu informační bezpečnosti. Cílem programu je vytvořit jednotné procesy a řešení napříč koncernem, které dále zvýší bezpečnost informací. Odpovídající zjištění a řešení jsou implementována v rámci koncernu. Hlavní důraz je kladen na témata, která by mohla v budoucnu představovat bezpečnostní riziko ve vztahu k informacím koncernu a která je třeba chránit především v rámci strategie digitální transformace koncernu. Obsah a zaměření programu jsou každoročně přezkoumány a v případě potřeby aktualizovány.

Koncern Volkswagen vyžaduje, aby jeho dodavatelé prošli certifikací TISAX (Trusted Information Security Assessment Exchange). To ukazuje, jak důležitá je pro nás bezpečnost údajů a informací ve všech společnostech. Certifikace TISAX je metoda hodnocení vyvinutá německým sdružením automobilového průmyslu, která vychází z nového mezinárodního standardu odvětví a požadavků automobilového světa. Naším cílem je zajistit bezpečné zpracování citlivých údajů a informací mezi našimi dodavateli.

Úkolem kybernetické bezpečnosti v automobilovém průmyslu je odvracet kybernetické útoky na naše vozidla v průběhu jejich celého životního cyklu, jakož i na digitální ekosystémy vozidel. Zavedli jsme koncernové zásady vycházející z právních požadavků nařízení EHK OSN. Na tomto základě jsou stanoveny a implementovány organizační směrnice pro jednotlivé značky s přihlédnutím k okolnostem dané organizace.

Abychom mohli chránit data našich zákazníků před kybernetickými útoky a implementovat firemní řešení v souladu s národními a mezinárodními právními předpisy, zavádíme integrované, meziznačkové a meziregionální systémy řízení bezpečnosti informací a kybernetické bezpečnosti. Systém řízení kybernetické bezpečnosti požadovaný nařízením EHK OSN 155 získal svou první certifikaci dle systému CSMS EHK OSN od Spolkového úřadu pro motorová vozidla v roce 2021 a podléhá každoročním kontrolním auditům. V květnu 2024 byl tento program poprvé úspěšně recertifikován. Ochrana celého životního cyklu našich vozidel a digitálních služeb mobility je součástí běžného provozu od roku 2022.

Klíčové centrální procesy zabezpečení informací byly předmětem auditu a certifikace v souladu s mezinárodním standardem ISO 27001. Jedná se o nejdůležitější meziodvětvový standard týkající se bezpečnosti informací, který je pro nás základem při budování vhodného systému řízení bezpečnosti informací s ohledem na nakládání s citlivými údaji v rámci celého koncernu. Tento systém se postupně rozšiřuje. Systém je každý rok auditován a v požadovaných intervalech je předmětem recertifikace.

Zavedením systému řízení ochrany osobních údajů a organizace řízení ochrany osobních údajů v posledních letech tak vznikla potřebná infrastruktura pro implementaci a dodržování dlouhodobých požadavků ochrany osobních údajů ve společnosti Volkswagen AG. Rostoucí rozsah digitalizace a propojenosti podnikových procesů, nové iniciativy v oblasti legislativy související s ochranou osobních údajů a prudký nárůst mezinárodní legislativy v oblasti ochrany osobních údajů i nadále vyžadují vysoký stupeň pozornosti, pokud má být zajištěno trvalé dodržování požadavků týkajících se ochrany údajů. Svou pozornost nadále zaměřujeme na průběžné zvyšování povědomí mezi zaměstnanci a další standardizaci a automatizaci procesů. Požadavky na dodržování předpisů se již staly nedílnou součástí návrhu IT řešení a rozhodnutí o infrastruktuře.

ZPRÁVA O UDÁLOSTECH PO ROZVAHOVÉM DNI

Po rozvahovém dni účetního období 2024 nedošlo k žádným významným událostem.

Zpráva o očekávaném vývoji

Světová ekonomika v roce 2025 pravděpodobně poroste o něco pomaleji než ve vykazovaném období. Poptávka po vozidlech se bude v jednotlivých regionech lišit a meziročně by měla mírně vzrůst.

V této kapitole popisujeme očekávaný vývoj koncernu Volkswagen a rámcových podmínek jeho činnosti. Rizika a příležitosti, které mohou mít vliv na odchýlení od očekávaného vývoje, přibližujeme v kapitole rizika a příležitosti.

Naše hypotézy vycházejí z aktuálních odhadů externích institucí, mezi něž patří instituty pro ekonomický výzkum, banky, nadnárodní organizace a poradenské společnosti.

VÝVOJ SVĚTOVÉ EKONOMIKY

Naše plánování vychází z předpokladu, že celosvětová hospodářská produkce poroste v roce 2025 celkově pomalejším tempem než v minulém období. Klesající inflace v hlavních hospodářských regionech a z toho se odvíjející uvolnění měnové politiky by měly mít pozitivní dopad na spotřebitelskou poptávku. Domníváme se, že rizika budou i nadále vyplývat z rostoucí fragmentace globální ekonomiky a protekcionistických tendencí, turbulencí na finančních trzích a ze strukturálních deficitů v jednotlivých zemích. Vyhlídky růstu jsou rovněž zatíženy pokračujícím geopolitickým napětím a konflikty; rizika nadále souvisejí především s rusko-ukrajinským konfliktem a konfrontacemi na Blízkém východě, jakož i rostoucími nejistotami ohledně politické orientace USA. Předpokládáme, že jak vyspělé ekonomiky, tak rozvíjející se trhy budou v průměru vykazovat mírně slabší dynamiku než ve vykazovaném období.

Kromě toho očekáváme, že světové hospodářství bude pokračovat ve stabilním růstu až do roku 2029.

Evropa / ostatní trhy

V západní Evropě očekáváme pro rok 2025 obdobnou míru růstu ekonomiky jako ve vykazovaném období a dále klesající míru inflace. Související snižování základních úrokových sazeb Evropskou centrální bankou (ECB) by mělo podpořit ekonomiku v eurozóně.

Ve střední Evropě počítáme v nadcházejícím období s mírně vyšším tempem růstu při přetrvávajícím vysokém, ale méně dynamickém růstu cen. Hospodářský výkon východní Evropy by se měl po silném propadu v roce 2022 v důsledku konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou dále zotavovat, avšak s oslabenou dynamikou.

Německo

Očekáváme, že hrubý domácí produkt (HDP) Německa se v roce 2025 bude vyvíjet pozitivně, ale s nízkou dynamikou. Míra inflace v Německu by se měla v ročním průměru mírně snížit. Situace na trhu práce se pravděpodobně nepatrně zhorší.

Severní Amerika

V roce 2025 očekáváme ve Spojených státech pokračující stabilní hospodářský růst, i když méně dynamický, doprovázený odpovídajícím oslabením vývoje pracovního trhu. Americká centrální banka by měla i přes očekávaný mírný nárůst inflace v průběhu roku 2025 přistoupit k dalšímu snížení základních úrokových sazeb. V Kanadě by měl být hospodářský růst o něco vyšší než v předchozím období, Mexiko by mělo zůstat přibližně na stejné úrovni.

Jižní Amerika

Brazilská ekonomika dle všech předpokladů vykáže v roce 2025 pozitivní tempo růstu, jež však bude nižší než ve vykazovaném období. V Argentině by po dvou letech poklesu měl nastat pozitivní růst.

Asijsko-pacifický region

Čínský HDP by měl v roce 2025 růst poměrně vysokým tempem, i když pomaleji než v roce 2024. Hospodářský růst Indie by měl zůstat bez výrazných změn, zatímco japonská ekonomika by měla oproti roku 2024 opět růst.

VÝVOJ TRHŮ S OSOBNÍMI VOZY A LEHKÝMI UŽITKOVÝMI VOZY

Vývoj automobilového odvětví je úzce navázán na vývoj světové ekonomiky. Na mezinárodních automobilových trzích očekáváme další zesílení konkurence. Krize způsobená narušením globálního dodavatelského řetězce a následný dopad na dostupnost vozidel může mít vliv na objem nových registrací. Náhlé nebo zhoršující se geopolitické napětí a konflikty by navíc mohly vést zejména ke zvýšení cen surovin a snížení dostupnosti energií.

Očekáváme, že trhy s osobními automobily se v roce 2025 budou v jednotlivých regionech vyvíjet nejednotně, nicméně převážně pozitivně. Celosvětový objem prodeje nových vozidel se patrně bude pohybovat mírně nad úrovní předchozího období. V letech 2026 až 2029 očekáváme celosvětový růst poptávky po osobních automobilech.

Trendy na trzích s lehkými užitkovými vozidly v jednotlivých regionech budou v roce 2025 opět nejednotné; celkově pro tento rok očekáváme prodejní objemy na úrovni předchozího období. V období 2026 až 2029 očekáváme celosvětový nárůst poptávky po lehkých užitkových vozech.

Evropa / ostatní trhy

Domníváme se, že objem nových registrací osobních automobilů v západní Evropě bude v roce 2025 znatelně vyšší než ve vykazovaném období. U jednotlivých hlavních trhů, jako je Francie, Velká Británie a Španělsko, počítáme v roce 2025 s různě silným růstem, a to od mírně až po značně nad úrovní předchozího období. Italský trh patrně zůstane bez výrazných změn.

V případě lehkých užitkových vozidel očekáváme, že objem nových registrací v západní Evropě bude odpovídat předchozímu účetnímu období. Na velkých trzích, jako jsou Francie, Velká Británie, Itálie a Španělsko, bude panovat různorodý vývoj.

Odhadujeme, že tržby z prodeje osobních vozů v roce 2025 výrazně překročí objemy z předchozích let na trzích ve střední a východní Evropě, v závislosti na dalším vývoji konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou. Na hlavních trzích tohoto regionu očekáváme smíšený vývoj.

S výhradou dalšího vývoje konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou je možné usuzovat, že počty registrací lehkých užitkových vozidel na trzích ve střední a východní Evropě v roce 2025 výrazně překročí hodnoty z předchozího období.

Německo

Na německém trhu s osobními automobily počítáme s mírným navýšením objemu nových registrací.

Předpokládáme také, že počet registrací lehkých užitkových vozidel v roce 2025 bude mírně vyšší než v předchozím roce.

Severní Amerika

Očekáváme, že objem trhu s osobními vozy a lehkými užitkovými vozy (do 6,35 t) v roce 2025 v Severní Americe jako celku a ve Spojených státech bude obdobný jako v předchozím účetním období. Nejvyšší poptávka patrně bude i nadále převážně panovat po modelech SUV a pick-upech. Kromě toho se očekává velmi silný nárůst nových registrací plně elektrických vozidel. V Kanadě zůstane počet nových registrací pravděpodobně na úrovni předchozího účetního období. V Mexiku by měl být objem nových registrací mírně vyšší než v předchozím roce.

Jižní Amerika

Vývoj jihoamerických trhů s osobními vozy a lehkými užitkovými vozy bude vzhledem k jejich závislosti na celosvětové poptávce po surovinách silně ovlivněn vývojem světové ekonomiky. Očekáváme, že v roce 2025 dojde na jihoamerických trzích k celkovému výraznému nárůstu nových registrací ve srovnání s předchozím obdobím. Ve srovnání s rokem 2024 se očekává mírný růst objemu trhu v Brazílii, zatímco Argentina by měla zaznamenat silný nárůst.

Asijsko-pacifický region

Vývoj na trzích s osobními automobily v asijsko-pacifickém regionu by měl být podobný jako v předchozím účetním období. Očekáváme, že objem trhu v Číně bude srovnatelný s hodnotou období roku 2024. Pravděpodobně stále silnější poptávka bude po plug-in hybridních modelech s dlouhým dojezdem. Nepříznivé dopady mohou nastat tehdy, zaostane-li hospodářské oživení za očekáváními, nebo dojde-li k zesílení geopolitického napětí. Dokud nebude v dohledu odpovídající řešení, celkovou důvěru podniků a spotřebitelů bude patrně i nadále ovlivňovat obchodní spor mezi Čínou a Spojenými státy. Očekáváme, že trh s osobními automobily bude mírně nad loňskou úrovní v Indii, zatímco v Japonsku by měla poptávka vzrůst citelně.

U lehkých užitkových vozidel předpokládáme v asijsko-pacifickém regionu objem nových registrací v roce 2025 pravděpodobně na úrovni předchozího roku. Poptávka na čínském trhu bude patrně odpovídat předchozímu období. V Indii předpokládáme mírné navýšení objemu oproti vykazovanému období. V případě japonského trhu počítáme s objemy mírně nad úrovní předchozího období.

VÝVOJ TRHŮ S UŽITKOVÝMI VOZIDLY

Dle našich prognóz dojde k znatelnému poklesu nových registrací u středně velkých a těžkých nákladních vozidel s celkovou hmotností nad 6 t. Situace na trzích relevantních pro koncern Volkswagen se bude region od regionu lišit.

Výrazný meziroční pokles vývoje trhu se očekává v 27 zemích EU bez Malty, ale se započtením Spojeného království, Norska a Švýcarska (EU27+ 3). Předpokládáme, že počet nových registrací v Turecku zůstane stabilní. V Jihoafrické republice očekáváme ve srovnání s předchozím účetním obdobím mírný pokles poptávky. V Severní Americe se trh s nákladními vozidly dělí do hmotnostních skupin 1 až 8. Ve skupinách 6 až 8 (nad 8,85 t), které jsou pro koncern Volkswagen relevantní, očekáváme mírné snížení počtu nových registrací oproti předchozímu účetnímu období. Po velmi pozitivním vývoji v Brazílii ve vykazovaném období zde očekáváme stabilní poptávku i v roce 2025.

V průměru počítáme s tím, že poptávka na relevantních trzích s nákladními automobily zůstane v letech 2026 až 2029 stabilní.

Koncern Volkswagen počítá v roce 2025 se znatelným meziročním nárůstem poptávky po autobusech na všech relevantních trzích, s rozdílným vývojem mezi regiony. V regionu EU27+3 očekáváme poptávku mírně nad úrovní předchozího účetního období. Předpokládáme silný nárůst poptávky po školních autobusech v USA a Kanadě. U trhu autobusů v Mexiku očekáváme prudký pokles objemů v důsledku výrazně pozitivního trendu ve vykazovaném období. V Brazílii bude počet nových registrací v roce 2025 zřejmě výrazně nižší než v předchozím období.

Celkově očekáváme stabilní poptávku po autobusech na relevantních trzích v období 2026 až 2029.

VÝVOJ NA TRHU FINANČNÍCH SLUŽEB

Předpokládáme, že z hlediska celosvětových prodejů vozidel budou mít finanční služby určené pro automobilový průmysl v roce 2025 značný význam, a to v souladu s rozvojem trhů s vozidly. Očekáváme silnější nárůst poptávky po finančních službách na rozvíjejících se trzích s nízkou penetrací. V regionech s již rozvinutými trhy finančních služeb pro automobilový průmysl bude pravděpodobně pokračovat trend rozvoje mobility za co nejnižší celkové náklady. Přechod od financování k leasingovým smlouvám, který začal v evropských finančních službách u individuálních zákazníků, bude pokračovat. V tomto ohledu tak budou pravděpodobně stále důležitější integrovaná komplexní řešení, jež zahrnují služby související s mobilitou, jako je pojištění a inovativní balíčky služeb. Kromě toho očekáváme, že se zvýší poptávka po nových formách mobility, jako je pronájem a předplatné automobilů, a po integrovaných službách mobility, například doplňování paliva a nabíjení. Prodejci zůstanou i nadále důležitými strategickými partnery. Plynulá integrace finančních služeb do online nabídky vozidel bude mít stále větší význam. Odhadujeme, že příslušný trend se bude uplatňovat i v letech 2026 až 2029.

V kategorii středních a těžkých užitkových vozidel jsme svědky silné poptávky po finančních službách na rozvíjejících se trzích. V těchto zemích zejména přispívají řešení financování k prodeji vozidel a jsou tudíž základním prvkem procesu prodeje. Na rozvinutých trzích předpokládáme v roce 2025 zvýšenou poptávku po telematických službách a službách zaměřených na snížení celkových provozních nákladů. Dle všeho by měl tento trend přetrvat i v letech 2026 až 2029.

VÝVOJ SMĚNNÝCH KURZŮ

Pro rok 2025 očekáváme, že euro vůči americkému dolaru a britské libře mírně posílí. Čínský renminbi vůči euru patrně zůstane na podobné úrovni jako ve vykazovaném období. Brazilský real, mexické peso, jihoafrický rand a turecká lira budou podle očekávání vůči společné evropské měně v různé míře oslabovat. Argentinské peso patrně silně oslabí kvůli pokračující kritické hospodářské situaci v zemi.

V období 2026 až 2029 předpokládáme v průměru nezměněný kurz eura vůči americkému dolaru. Očekáváme převážně stabilní vývoj evropské měny ve vztahu k britské libře, čínskému renminbi, brazilskému realu a turecké liře, zatímco relativní měnová slabost mexického a argentinského pesa bude pravděpodobně pokračovat. Stále však může nastat všeobecné riziko události, definované jako riziko vyplývající z nepředvídaného tržního vývoje.

VÝVOJ ÚROKOVÝCH SAZEB

Poté, co v roce 2024 došlo v téměř všech hlavních západních průmyslových zemích a v mnoha rozvíjejících se ekonomikách k prvním snížením základních úrokových sazeb, budou další změny základních úrokových sazeb v roce 2025 v jednotlivých zemích záviset jednak na dalším vývoji inflace a jednak na rozsahu případného hospodářského poklesu. Celkově očekáváme, že úrokové sazby v roce 2025 ve srovnání s rokem 2024 v průměru mírně klesnou.

Odhadujeme, že v letech 2026 až 2029 se budou pohybovat na dané úrovni.

VÝVOJ CEN SUROVIN

Vzhledem k očekávanému růstu světové ekonomiky a související poptávce předpokládáme, že ceny téměř všech surovin v roce 2025 porostou.

Pro období 2026 až 2029 počítáme s pokračující volatilitou na trzích se surovinami a mírně zvýšenými cenami ve vybraných případech.

MODELOVÉ INOVACE V ROCE 2025

Značka Volkswagen osobní vozy v roce 2025 představí aktualizovaný model T-Roc s novým interiérem i exteriérem a moderními technologiemi.

Škoda, která v daném roce slaví 130. výročí svého založení, uvede na trh nový model bateriového elektromobilu Enyaq s designovým jazykem Modern Solid. Bateriové elektromobily SUV Enyaq a Elroq budou doplněny sportovními modely RS. Na indickém trhu doplní model Kylaq paletu vozů vyvinutých a vyráběných přímo na místním trhu.

CUPRA aktualizuje a vylepší svou produktovou paletu, mimo jiné o nové produktové vlastnosti, pohony a limitované edice.

SEAT osvěží modely Ibiza a Arona novými designovými prvky a technologickými aktualizacemi.

Nový transporter značky Volkswagen užitkové vozy se v roce 2025 představí s dalšími deriváty a variantami pohonu, mezi nimiž bude poprvé i elektrický pohon.

Audi rozšíří svou nabídku elektromobilů o modely A6 e-tron a sportovní Q6 Sportback e-tron. Kromě toho se chystá nová generace několika modelových řad, včetně nové rodiny A6 a třetí generace modelu Q3.

Porsche v průběhu roku 2025 rozšíří svou produktovou paletu o další exkluzivní a vysoce emotivní modely, mezi nimiž nebudou chybět 911 Carrera S a Taycan GTS.

Bentley uvede nové verze svých již přepracovaných modelů Continental GT a Flying Spur.

Lamborghini v roce 2024 dokončí hybridizaci své produktové řady představením modele Urus SE a nového modelu Temerario. Oba vozy se dostanou k prodejcům v roce 2025. Poté budou všechny modely Lamborghini dostupné na trhu vybaveny hybridním pohonem.

TRATON GROUP bude i nadále prosazovat elektromobilitu a autonomní řízení.

Scania nasadí na konci roku 2025 své první autonomně řízené nákladní vozy do provozu v australském dole.

Kromě vozidel s bateriovým pohonem uvede MAN na trh také úsporné modely s 13litrovým motorem, který je k dispozici v rámci celého koncernu.

Široké uplatnění nalezne daná motorizace také u značky International (dříve Navistar).

Volkswagen Truck & Bus uvede na další trhy svůj model e-Delivery a zákazníkům dodá první vozidla *e-Volksbus*.

Ducati představí nové modely Panigale V4, Multistrada V2 a Multistrada V4. V modelech Streetfighter V2 a Panigale V2 bude debutovat nový motor V2 o objemu 890 ccm.

BUDOUCÍ ORGANIZAČNÍ STRUKTURA KONCERNU

V souladu s cílem zefektivnit a zrychlit fungování koncernu Volkswagen zjednodušujeme strukturu interního finančního řízení a výkaznictví, což se odráží také ve vykazování podle segmentů dle IFRS 8. Od 1. ledna 2025 tak trojice vykazovaných segmentů zahrnuje: osobní automobily a lehká užitková vozidla, užitková vozidla, a finanční služby. Informace o dalších obchodních činnostech a segmentech, které nepodléhají povinnosti vykazování, budou od 1. ledna 2025 ve výkaznictví podle segmentů souhrnně uvedeny pod položkou „Ostatní provozní společnosti". Spadá sem především podnikání s velkými dieselovými motory, turbínovými stroji a komponenty pohonné techniky společnosti MAN Energy Solutions, jež bylo dříve vykazováno jako segment power engineeringu. Vzhledem k tomu, že příslušné obchodní činnosti byly mezitím prodány a ukončeny, není již segment z důvodu významnosti vykazován samostatně. Sesouhlasení vykazování podle segmentů zahrnuje konsolidační úpravy mezi segmenty, nealokované koncernové financování a holdingovou funkci společnosti. Netýká se již ostatních provozních společností, které dle definice nepředstavují segmenty. Tyto společnosti jsou vykazovány v položce „Ostatní provozní společnosti".

V souladu s touto logikou bude finanční výkaznictví koncernu Volkswagen od 1. ledna 2025 rozděleno na divize Automobily a Finanční služby, stejně jako konsolidační úpravy mezi divizemi. Dosavadní členění divize Automobily na obchodní segment osobních vozů, užitkových vozidel a segment power engineering se ruší a v budoucnu bude odpovídat struktuře vykazování podle segmentů. Půjde především o segmenty osobních vozů a lehkých užitkových vozidel a užitková vozidla, ale konsolidační úpravy mezi divizemi již nebudou zahrnuty. Divize Finanční služby odpovídá segmentu finančních služeb.

Následující tabulka uvádí klíčové ukazatele relevantní z hlediska prognózy po úpravě struktury finančních výkazů.

KLÍČOVÉ UKAZATELE VÝKONNOSTI DLE NOVÉ STRUKTURY VYKAZOVÁNÍ KONCERNU

	Skutečnost v roce 2024
Vozidla dodaná zákazníkům	9,0 mil.
Koncern Volkswagen	
Tržby	324,7 mld. €
Provozní ziskové rozpětí	5,9 %
Provozní výsledek	19,1 mld. €
Segment osobních vozů a lehkých užitkových vozidel	
Tržby	241,5 mld. €
Provozní ziskové rozpětí	5,7 %
Provozní výsledek	13,7 mld. €
Segment užitkových vozidel	
Tržby	46,2 mld. €
Provozní ziskové rozpětí	9,1 %
Provozní výsledek	4,2 mld. €
Divize Finanční služby	
Tržby	58,8 mld. €
Provozní výsledek	3,1 mld. €
Ukazatel investic v automobilové divizi[1]	13,0 %
Čistý peněžní tok v divizi Automobily[1]	5,2 mld. €
Čistá likvidita v divizi Automobily[1]	34,4 mld. €

1 Divize Automobily bez konsolidačních úprav mezi divizemi v souladu s výkaznictvím od 1. ledna 2025.

INVESTIČNÍ A FINANČNÍ PLÁNOVÁNÍ

Abychom vyšli vstříc potřebám lidí v oblasti individuální, udržitelné a plně propojené mobility, a tím pádem zajistili budoucí životaschopnost koncernu Volkswagen, i nadále mobilizujeme naše přednosti na poli inovací a technologií a prosazujeme transformaci koncernu Volkswagen směrem k tomu, aby se stal globálním technologickým lídrem automobilového odvětví. Hodláme plně využít náš obchodní potenciál prostřednictvím efektivního řízení portfolia a využití synergií v rámci koncernu.

Pokud jde o současné plánování na rok 2025, připadá většina investic (investice do pozemků, budov a zařízení, investice do nemovitostí a nehmotných aktiv, s výjimkou aktivovaných nákladů na vývoj) na výrobu elektrických vozidel, jakož i na související technologie baterií a elektrické stavebnice a platformy jako klíčové komponenty transformace v rámci odvětví mobility. Příklady zahrnují plně elektrickou platformu pro naše značky z objemového segmentu – Modular Electric Drive Toolkit (MEB) – a Premium Platform Electric (PPE) pro vozidla v prémiovém a sportovním segmentu. Dále v současné době soustředíme své úsilí na návrh platformy SSP, tj. nástupnické platformy pro budoucí plně elektrická vozidla. Strategickým cílem uvedení platformy SSP je dále snížit rozptyl portfolia důsledným využíváním synergií a vytěžit tak značný potenciál úspor. Dalšími prioritami našich investic do majetku jsou digitalizace našich produktů a závodů, opatření ke snížení emisí CO_2 a podpora udržitelných výrobních procesů, jakož i rozšíření naší přítomnosti na trhu mimo jiné v Severní Americe (prostřednictvím značky Scout) a Číně, kde rovněž zintenzivníme naše místní aktivity.

Kromě hmotných investic zahrnuje investiční činnost také přírůstky aktivovaných vývojových nákladů. Odrážejí mimo jiné vstupní náklady týkající se požadavků na obnovu a elektrifikaci modelové palety, jakož i na digitalizaci a technologie budoucnosti. Zahrnuty jsou také služby pro softwarové architektury budoucnosti se synergickým přístupem pro využití v rámci celého koncernu.

Prostřednictvím investic do našich závodů a modelů, jakož i vývoje elektrických pohonů, platforem a digitalizace, utváříme základy ziskového a trvale udržitelného růstu společnosti Volkswagen s cílem zajistit budoucí životaschopnost koncernu. Zohledňujeme rovněž závazky, jež vyplývají z rozhodnutí učiněných v minulých letech. Předpokládaný poměr investic v divizi Automobily v účetním období 2025 se pohybuje mezi 12 % a 13 %.

Naším cílem je financovat investice v divizi Automobily z vlastních kapitálových zdrojů. Očekáváme, že peněžní toky z provozních činností překročí investice vynaložené na divizi Automobily. Očekáváme, že příslušný čistý hotovostní tok v roce 2025 se bude pohybovat v rozmezí 2–5 mld. €. V tomto odhadu jsou zohledněny peněžní výdaje jak na budoucí investice, tak na restrukturalizační opatření. Čistá likvidita v divizi Automobily by se v roce 2025 měla pohybovat mezi 34 a 37 mld. €.

Uvedené plány vycházejí ze stávajících struktur koncernu Volkswagen.

Naše společné podniky v Číně, účtované pomocí ekvivalenční metody, do výše uvedených údajů nejsou zahrnuty. V roce 2025 plánují tyto společné podniky investovat do elektrické mobility, další optimalizace modelového portfolia, vývoje nových řešení mobility a digitalizace (zejména v oblasti softwaru). Jejich podíl na hmotných investicích patrně přesáhne úroveň roku 2024 a bude financován z vlastních zdrojů.

V divizi Finanční služby plánujeme v roce 2025 nižší investice v porovnání s minulým obdobím. V oblasti pracovního kapitálu vycházíme z předpokladu, že nárůst pronajímaného majetku a pohledávek z financování leasingu, zákazníků a obchodníků bude mít za následek vznik závazků, které by měly být financovány přibližně z poloviny z hrubých peněžních toků. V souladu se zvyklostmi v daném odvětví by měla být zbývající potřeba finančních prostředků pokryta zejména využitím nezajištěných dluhopisů na finančním a kapitálovém trhu, emisemi cenných papírů zajištěných aktivy, dále vklady zákazníků z přímého bankovnictví a mezinárodními úvěrovými linkami.

SHRNUTÍ OČEKÁVANÉHO VÝVOJE

Naše plánování vychází z předpokladu, že celosvětová hospodářská produkce poroste v roce 2025 celkově pomalejším tempem než v minulém období. Klesající inflace v hlavních hospodářských regionech a z toho se odvíjející uvolnění měnové politiky by měly mít pozitivní dopad na spotřebitelskou poptávku. Domníváme se, že rizika budou i nadále vyplývat z rostoucí fragmentace globální ekonomiky a protekcionistických tendencí, turbulencí na finančních trzích a ze strukturálních deficitů v jednotlivých zemích. Vyhlídky růstu jsou také zatíženy pokračujícím geopolitickým napětím a konflikty; rizika nadále souvisejí především s rusko-ukrajinským konfliktem, konfrontacemi na Blízkém východě a prohlubujícími se nejistotami ohledně politické orientace USA. Předpokládáme, že jak vyspělé ekonomiky, tak rozvíjející se trhy budou v průměru vykazovat mírně slabší dynamiku než ve vykazovaném období.

Vývoj automobilového odvětví je úzce navázán na vývoj světové ekonomiky. Na mezinárodních automobilových trzích očekáváme další zesílení konkurence. Krize způsobená narušením globálního dodavatelského řetězce a následný dopad na dostupnost vozidel může mít vliv na objem nových registrací. Náhlé nebo zhoršující se geopolitické napětí a konflikty by navíc mohly vyvolat zejména růst cen surovin a pokles dostupnosti energií.

Očekáváme, že trhy s osobními automobily se v roce 2025 budou v jednotlivých regionech vyvíjet nejednotně, nicméně převážně pozitivně. Celosvětový objem prodeje nových vozidel se patrně bude pohybovat mírně nad úrovní předchozího období. Domníváme se, že objem nových registrací osobních automobilů v západní Evropě bude v roce 2025 znatelně vyšší než ve vykazovaném období. Na německém trhu s osobními automobily pak počítáme s mírným navýšením objemu nových registrací. Odhadujeme, že tržby z prodeje osobních vozů v roce 2025 výrazně překročí objemy z předchozích let na trzích ve střední a východní Evropě, v závislosti na dalším vývoji konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou. Očekáváme, že objem trhu s osobními vozy a lehkými užitkovými vozy (do 6,35 t) v roce 2025 v Severní Americe jako celku a ve Spojených státech bude obdobný jako v předchozím účetním období. Na jihoamerických trzích patrně dojde k celkovému výraznému nárůstu nových registrací ve srovnání s předchozím obdobím. Trhy s osobními automobily v asijsko-pacifickém regionu by se v roce 2025 měly pohybovat na úrovni předchozího účetního období.

Trendy na trzích s lehkými užitkovými vozidly v jednotlivých regionech budou v roce 2025 opět nejednotné; celkově pro tento rok očekáváme prodejní objemy na úrovni předchozího období.

Dle našich prognóz dojde k znatelnému poklesu nových registrací u středně velkých a těžkých nákladních vozidel s celkovou hmotností nad 6 t. Situace na trzích relevantních pro koncern Volkswagen se bude region od regionu lišit. Koncern Volkswagen očekává v roce 2025 znatelný meziroční nárůst poptávky po autobusech na všech relevantních trzích, s rozdíly v závislosti dle regionu.

Předpokládáme, že z hlediska celosvětových prodejů budou mít pro automobilový průmysl v roce 2025 zásadní význam finanční služby, a to v závislosti na vývoji jednotlivých trhů s vozidly.

Po zohlednění složitých tržních podmínek odhadujeme, že počet dodávek zákazníkům koncernu Volkswagen se bude podobat předchozímu účetnímu období.

Výzvy budou pramenit zejména z nejistot na politické scéně, rozšiřujících se obchodních restrikcí a geopolitického napětí, sílící konkurence, volatility komoditního, energetického a devizového trhu, jakož i přísnějších emisních požadavků.

Očekáváme, že tržby koncernu Volkswagen v segmentu osobních vozů a lehkých užitkových vozů překročí hodnotu předchozího účetního období až o 5 %. Provozní rentabilita tržeb se předpokládá mezi 5,5 % a 6,5 % na úrovni koncernu a mezi 6 % a 7 % pro segment osobních vozů a lehkých užitkových vozů. V segmentu užitkových vozidel počítáme s provozní rentabilitou tržeb mezi 7,5 a 8,5 % při tržbách na úrovni předchozího účetního období. U divize Finanční služby předpokládáme nárůst tržeb o až 5 % ve srovnání s minulým účetním obdobím a provozní výsledek v objemu 4,0 mld. €.

V divizi Automobily předpokládáme v účetním období 2025 poměr investic mezi 12 % a 13 %. Čistý hotovostní tok je odhadován v rozmezí 2–5 mld. €. V tomto odhadu jsou zohledněny peněžní výdaje jak na budoucí investice, tak na restrukturalizační opatření. Čistá likvidita v divizi Automobily by se v roce 2025 měla pohybovat mezi 34 a 37 mld. €. Náš cíl zůstává nezměněn, a to pokračovat v politice solidního financování a likvidity.

Rizika a příležitosti

(ZAHRNUJE ZPRÁVU PODLE § 289 ODST. 4 NĚMECKÉHO OBCHODNÍHO ZÁKONÍKU, HGB)

Z hlediska trvalého úspěchu společnosti je zásadní, abychom včas rozpoznali rizika a příležitosti vyplývající z naší podnikatelské činnosti a dokázali je patřičně řídit. Odpovědné řízení rizik v koncernu Volkswagen vychází z komplexního systému řízení rizik a vnitřních kontrol.

V následující kapitole si nejprve přiblížíme cíle a strukturu systému řízení rizik (RMS) a standardizovaných vnitřních kontrol (IKS) koncernu Volkswagen, včetně charakteristiky daného systému ve vztahu k účetnímu výkaznictví. Následně charakterizujeme významná rizika a příležitosti, jež s naší podnikatelskou činností souvisejí.

CÍLE SYSTÉMU ŘÍZENÍ RIZIK A VNITŘNÍCH KONTROL

Trvalý úspěch koncernu Volkswagen můžeme zajistit pouze tehdy, pokud budeme schopni včas identifikovat rizika a příležitosti vyplývající z naší činnosti, dokážeme je příslušně vyhodnotit a efektivně řídit. Standardizovaný systém řízení rizik a vnitřních kontrol (RMS/IKS), který ve společnosti používáme, nám pomáhá včas rozpoznat potenciální rizika, abychom mohli zahájit vhodná protiopatření a odvrátit hrozící škody, resp. vyloučit případné ohrožení stávajícího stavu.

Odhad pravděpodobnosti výskytu i rozsahu budoucích událostí a vývoje podléhá přirozeně určité nejistotě. Jsme si vědomi toho, že ani sebelepší systém řízení rizik nemůže předvídat veškerá potenciální rizika a stejně tak ani vysoce kvalitní systém vnitřních kontrol nemůže nikdy zcela zabránit protiprávnímu jednání.

STRUKTURA SYSTÉMU ŘÍZENÍ RIZIK A VNITŘNÍCH KONTROL

Organizační struktura systému řízení rizik a vnitřních kontrol v koncernu Volkswagen vychází z mezinárodně uznávaného rámce firemního řízení rizik COSO (z angl. *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*). Soulad systému řízení rizik a vnitřních kontrol s rámcem COSO zajišťuje, že veškeré kategorie možných rizik jsou plně pokryty. Uplatňované zásady jsou na úrovni celého koncernu jednotné a tvoří základ pro standardizované nakládání s riziky. Příležitosti nejsou v procesech RMS zohledňovány.

KONCEPT TŘÍ OBRANNÝCH LINIÍ

Dalším stěžejním prvkem uplatňovaného systému řízení rizik a vnitřních kontrol je koncept tří obranných linií, který podporuje mimo jiné Evropská konfederace institutů interních auditorů (European Confederation of Institutes of Internal Auditing, ECIIA). V souladu s touto koncepcí je systém řízení rizik a vnitřních kontrol koncernu Volkswagen organizován do tří linií, jejichž cílem je společnost preventivně chránit před významnými riziky.

Minimální požadavky na systém RMS a IKS, včetně koncepce tří linií, jsou stanoveny v celokoncernové směrnici a jsou pravidelně revidovány a upravovány. Kromě toho je pro RMS a IKS pravidelně nabízeno školení.

Klíčové aspekty RMS/IKS reviduje na čtvrtletní bázi zvláštní výbor představenstva koncernu pro řízení rizik. Jeho úkoly jsou následující:

- dále zvyšovat transparentnost ve vztahu k významným rizikům pro koncern a jeho řízení,
- zabývat se konkrétními souvislostmi, pakliže představují významné riziko z hlediska koncernu,
- vydávat doporučení ohledně dalšího vývoje RMS a IKS,
- podporovat otevřený přístup k řešení rizik a otevřenou kulturu rizik.

První linie: operativní řízení rizik a IKS

Základní obrannou linii představuje operativní systém řízení rizik a vnitřních kontrol v jednotlivých společnostech a útvarech koncernu. Systémy řízení rizik a vnitřních kontrol jsou nedílnou součástí struktury a uspořádání procesů v koncernu Volkswagen. Události, které mohou vést ke vzniku rizik, jsou identifikovány a posuzovány decentralizovaně v jednotlivých úsecích a koncernových společnostech. V případě potřeby jsou přijata příslušná protiopatření a provádí se hodnocení vlivu rizik, které se bezprostředně promítá do plánování. Významná rizika jsou příslušným výborům oznamována ad hoc. Výsledky operativního řízení rizik jsou průběžně zohledňovány v plánování a ve finančním monitoringu. Cíle odsouhlasené v plánovací fázi tak podléhají průběžným kontrolám v rámci periodických revizí plánů. Souběžně s tím jsou výsledky, jež vyplynuly z již přijatých opatření k minimalizaci rizik, zahrnuty a zohledněny v pravidelných odhadech dalšího vývoje. Prostřednictvím dokumentovaných reportingových kanálů tak má představenstvo celkový přehled o aktuálních rizicích i během roku.

VÝPOČET SKÓRE RIZIKA

Druhá linie: řízení rizik koncernu a IKS

Doplňkově k běžnému operativnímu řízení rizik předkládá koncernové oddělení řízení rizik v rámci čtvrtletního procesu hodnocení rizik (QRP) všem značkám koncernu a významným koncernovým společnostem standardizované dotazy ohledně vývoje rizik a provádění protiopatření. Jednotlivá identifikovaná rizika jsou vícenásobně ověřována a schvalována z hlediska věrohodnosti oddělením řízení rizik koncernu.

Pro každé riziko se vypočítá příslušné skóre vynásobením kritéria pravděpodobnosti výskytu (Prob) a možného rozsahu škod. Díky tomu je možné rizika porovnat. Potenciální rozsah škody se počítá na základě kritérií finanční ztráty (Mat) a poškození dobré pověsti (Rep) a potenciálního ohrožení dodržování vnějších právních požadavků (Pož). Každému z uvedených kritérií je přiřazeno skóre od 0 do 10. Opatření přijatá za účelem řízení a kontroly rizika jsou zohledněna při hodnocení rizika (čistý výhled).

Skóre pravděpodobnosti výskytu větší než 50 % v období analýzy je klasifikováno jako vysoké, u střední klasifikace činí pravděpodobnost výskytu nejméně 25 %. V případě kritéria finanční ztráty se skóre zvyšuje spolu se ztrátou, tj. nejvyšší skóre 10 platí při výši potenciálních ztrát převyšujících 1 mld. €. Kritérium poškození dobré pověsti může zahrnovat lokální narušení důvěry, popřípadě ztrátu důvěry na místní úrovni až po ztrátu reputace na regionální či mezinárodní úrovni. Potenciální ohrožení dodržování externích právních požadavků je klasifikováno na základě možného vlivu na místní společnost, značku nebo koncern.

Do tohoto procesu jsou kromě strategických rizik, provozních rizik a rizik výkaznictví začleněna také rizika vyplývající z možného porušení předpisů (compliance rizika) a záležitosti týkající se udržitelnosti (ESG).

Společnosti Volkswagen Financial Services AG a Volkswagen Financial Services Overseas AG zavedly vlastní procesy v oblasti RMS a IKS a předkládají v této souvislosti oddělení řízení rizik koncernu pravidelná hlášení.

Za účelem přezkoumání schopnosti koncernu Volkswagen nést rizika porovnává koncernové oddělení řízení rizik na základě zpráv o rizicích celkovou rizikovou situaci se schopností nést rizika. Pomocí simulace ověřuje, zda se jednotlivá rizika mohou shromáždit do rizika, jež by mohlo ohrozit existenci společnosti. V účetním období 2024 nebyly v koncernu Volkswagen zaznamenány žádné známky nedostatečné absorpce rizik.

Oznamování rizik výborům společnosti Volkswagen AG se odvíjí od prahových hodnot významnosti. Rizika s rizikovým skóre 40 a vyšším, případně potenciální finanční ztráty od 1 mld. €, jsou čtvrtletně předkládána představenstvu a výboru pro audit dozorčí rady společnosti Volkswagen AG. V podávaných zprávách jsou navíc uvedena všechna rizika z QRP s rizikovým skóre 20 a více.

Kromě toho jsou představenstvu dle potřeby hlášeny významné změny v rizikové situaci, jež mohou nastat v krátkodobém horizontu, například z důvodu neočekávaných vnějších událostí. Jde o situace, kdy určité riziko může způsobit škody 1 mld. € a více, a pravděpodobnost výskytu se odhaduje na více než 50 % v nadcházejících 24 měsících.

V posledních několika letech byl vyvinut standardizovaný systém IKS, který lépe chrání před procesními riziky a nachází uplatnění ve velkých společnostech. Každoročně se provádí rizikově orientovaný přezkum společností, které mají být zahrnuty do standardizovaného systému IKS. Systém přitom výrazně přesahuje rámec požadavků na IKS pro finanční výkaznictví. Ve 26 katalozích kontrol jsou společnostem skupiny, které spadají do jeho působnosti, předkládány požadavky týkající se procesních rizik a cílů kontroly, které je třeba obsáhnout, aby byl hodnotový řetězec chráněn standardizovaným způsobem.

Vedle otázek finančního výkaznictví se zabývají záležitostmi, jako jsou procesní rizika v rámci vývoje nebo výroby, stejně jako oblasti dodržování předpisů a udržitelnosti. Katalogy kontrol jsou v pravidelných intervalech revidovány a rozšiřovány, aby byla zajištěna jejich aktuálnost.

Klíčové kontrolní mechanizmy týkající se procesních rizik a cílů jsou rovněž testovány z hlediska jejich účinnosti. Případné významné nedostatky jsou hlášeny odpovědným orgánům společnosti Volkswagen AG a řešeny v rámci oddělení.

Obdobně jako čtvrtletní proces hodnocení rizik (QRP) je standardizovaný systém IKS plně podporován IT systémem RiskRadar.

Systém řízení rizik a vnitřních kontrol je v rámci našich nepřetržitých kontrolních a optimalizačních procesů pravidelně zkvalitňován. Interní požadavky, jakož i požadavky zvnějšku, jsou přitom zohledňovány stejnou měrou. Kromě systémů RMS a IKS podléhá uvedeným kontrolním mechanismům a úpravám také systém řízení compliance (CMS). V konkrétních případech se na další optimalizaci systémů RMS, IKS a CMS podílejí externí odborníci.

Třetí linie: kontrola ze strany koncernového interního auditu

Oddělení interního auditu koncernu poskytuje představenstvu podporu při monitorování různých oblastí činnosti a obchodních jednotek koncernu. V rámci nezávislé kontrolní činnosti provádí pravidelnou kontrolu systému včasné identifikace rizik a také kontrolu struktury a fungování systému řízení rizik, vnitřních kontrol a řízení compliance (CMS). Auditní plán přijatý představenstvem zahrnuje vedle provozních jednotek také první a druhou linii, tj. funkce omezující riziko.

SYSTÉM VČASNÉ IDENTIFIKACE RIZIK

Opatření uplatňovaná v rámci systému řízení rizik a vnitřních kontrol (první a druhá linie), jež byla popsána výše, zajišťují splnění požadavků kladených na systém včasné identifikace rizik. Stav rizik relevantních z hlediska společnosti je zjišťován, hodnocen a dokumentován a splňuje tudíž požadavky právních předpisů. Nezávisle na tom jsou externími auditory každoročně ověřovány postupy a procesy, které byly za tímto účelem zavedeny, včetně odpovídající dokumentace. Oznámená rizika jsou namátkově prověřována formou hlubších pohovorů s dotčenými útvary a společnostmi z hlediska správnosti a přiměřenosti. Auditor prověřuje systém včasné identifikace rizik, jež je součástí systému řízení rizik, z hlediska jeho základní způsobilosti, tj. schopnosti identifikovat rizika ohrožující existenci společnosti, a funkčnost systému včasného varování před riziky a jejich sledování posuzuje rovněž v souladu s § 317 odst. 4 obchodního zákoníku.

Kromě toho jsou u společností v divizi Finanční služby prováděny pravidelné kontroly v rámci auditu roční účetní závěrky. Volkswagen Financial Services AG jako finanční holdingová společnost podléhá dohledu Evropské centrální banky, zatímco Volkswagen Versicherung AG jako pojišťovna podléhá dohledu *Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht* (BaFin – německý spolkový úřad pro dohled nad poskytovateli finančních služeb). V rámci pravidelného dohledu i neplánovaných kontrol hodnotí příslušný dozorový orgán, zda uplatňované předpisy, strategie, procesy a mechanismy zajišťují řádné řízení a krytí rizik. Kromě toho provádí příležitostný audit společnosti Volkswagen Bank GmbH, která je součástí Volkswagen Financial Services AG, *Prüfungsverband deutscher Banken* (Asociace auditorů německých bank).

Volkswagen Financial Services Overseas AG, která je zodpovědná za leasing, pojišťovnictví, služby a mobilitu, jakož i úvěry mimo Evropu, provozuje systém včasné identifikace a řízení rizik. Tento systém zajišťuje dodržování místně platných regulačních požadavků a zároveň umožňuje odpovídající a efektivní řízení rizik na úrovni koncernu. Zásadní složky systému jsou pravidelně prověřovány jako součást auditu roční účetní závěrky.

KONTROLA ÚČINNOSTI SYSTÉMU ŘÍZENÍ RIZIK A VNITŘNÍCH KONTROL

Kromě výsledků průběžného sledování a zkvalitňování RMS a IKS zahrnuje reporting představenstvu a dozorčí radě společnosti Volkswagen AG také vyhodnocení rizikové situace v celé společnosti na základě QRP a prezentaci výsledků procesu vnitřní kontroly dle standardizovaného systému IKS a navazujících kontrolních systémů jednotlivých značek.

Na základě tohoto reportingu je jednou ročně na zasedání představenstva společnosti Volkswagen AG přijat obecný závěr o vhodnosti a účinnosti systémů RMS a IKS koncernu Volkswagen. Představenstvo nemá žádné poznatky o tom, že by uplatňované systémy RMS a IKS nebyly v účetním období roku 2024 jako celek vhodné či účinné. Představenstvo společnosti Volkswagen AG je dále pravidelně informováno o stavu CMS a tématech spadajících do působnosti koncernového útvaru Integrity & Compliance – tj. prevence korupce, praní špinavých peněz, zpronevěra a zneužití důvěry. Ani zde nemá představenstvo žádné poznatky o tom, že by uplatňovaný systém CMS jako celek nebyl dostatečný či účinný.

Nicméně každý systém řízení rizik, shody a interní kontroly naráží na inherentní limity účinnosti. Ani systém, který je hodnocen jako přiměřený a účinný, nemůže například zajistit, aby byla předem odhalena veškerá rizika, jež skutečně nastanou, nebo byla za všech okolností vyloučena jakákoli narušení procesů.

SYSTÉM ŘÍZENÍ RIZIK A INTEGROVANÝ SYSTÉM VNITŘNÍCH KONTROL VE VTAHU K PROCESU ÚČETNÍHO VÝKAZNICTVÍ

Účetní část systému řízení rizik a vnitřních kontrol je směrodatná pro účetní závěrky společnosti Volkswagen AG, koncernu Volkswagen i dceřiných společností a zahrnuje opatření, jež mají zajistit úplné, správné a včasné poskytnutí informací nezbytných pro sestavení samostatné účetní závěrky společnosti Volkswagen AG, jakož i konsolidované účetní závěrky a souhrnné výroční zprávy koncernu. Cílem těchto opatření je minimalizovat riziko, že se v účetnictví a externím výkaznictví vyskytnou významné nesprávnosti.

Hlavní rysy systému řízení rizik a integrovaného systému vnitřních kontrol ve vztahu k procesu účetního výkaznictví

Účetnictví koncernu Volkswagen je z principu organizováno decentralizovaně. Účetní úkony provádějí konsolidované společnosti převážně na vlastní odpovědnost, popřípadě pověřují jejich realizací koncernová střediska sdílených služeb. Finanční výkazy společnosti Volkswagen AG a jejích dceřiných společností sestavené v souladu s mezinárodními standardy účetního výkaznictví IFRS a účetním manuálem Volkswagen IFRS jsou koncernu předávány zásadně v šifrované podobě. K šifrování je využíván komerčně dostupný software.

Účetní manuál Volkswagen IFRS, který byl sestaven s přihlédnutím k názorům externích odborníků, má za cíl zajistit použití a posouzení jednotných účetních zásad na základě požadavků relevantních pro mateřskou společnost. Obsahuje zejména upřesnění týkající se používaných zákonných předpisů a skutečností typických pro jednotlivá odvětví. Zahrnuje rovněž podrobné pokyny k jednotlivým složkám souborů výkazů koncernových společností, které jsou nezbytným podkladem pro sestavení konsolidované účetní závěrky, a požadavky na vykazování a způsob vyrovnání transakcí uvnitř koncernu a navazující odsouhlasení zůstatků.

Kontrolní aktivity na úrovni koncernu zahrnují analýzu a případně také úpravu údajů obsažených ve finančních výkazech dceřiných společností. Přitom jsou zohledněny také zprávy auditora a výsledky závěrečných jednání se zástupci jednotlivých společností. Předmětem těchto jednání je jak správnost samostatných účetních závěrek, tak i významné skutečnosti týkající se jednotlivých dceřiných společností. Dále sem patří jasné vymezení odpovědností a používání principu čtyř očí; oba tyto kontrolní prvky nacházejí uplatnění – stejně jako analytické kontroly správnosti – při sestavování samostatné účetní závěrky a konsolidované účetní závěrky společnosti Volkswagen AG.

Účinnost vnitřních kontrol v kontextu účetního procesu je ve významných společnostech systematicky hodnocena v rámci standardizovaného IKS. Na počátku je analýza rizik a vymezení kontrol s cílem identifikovat významná rizika pro proces finančního výkaznictví. Pravidelné testy na základě vzorků mají za cíl vyhodnotit účinnost kontrol a tvoří základ vlastního hodnocení, tj. zda jsou kontroly vhodně navržené a účinné.

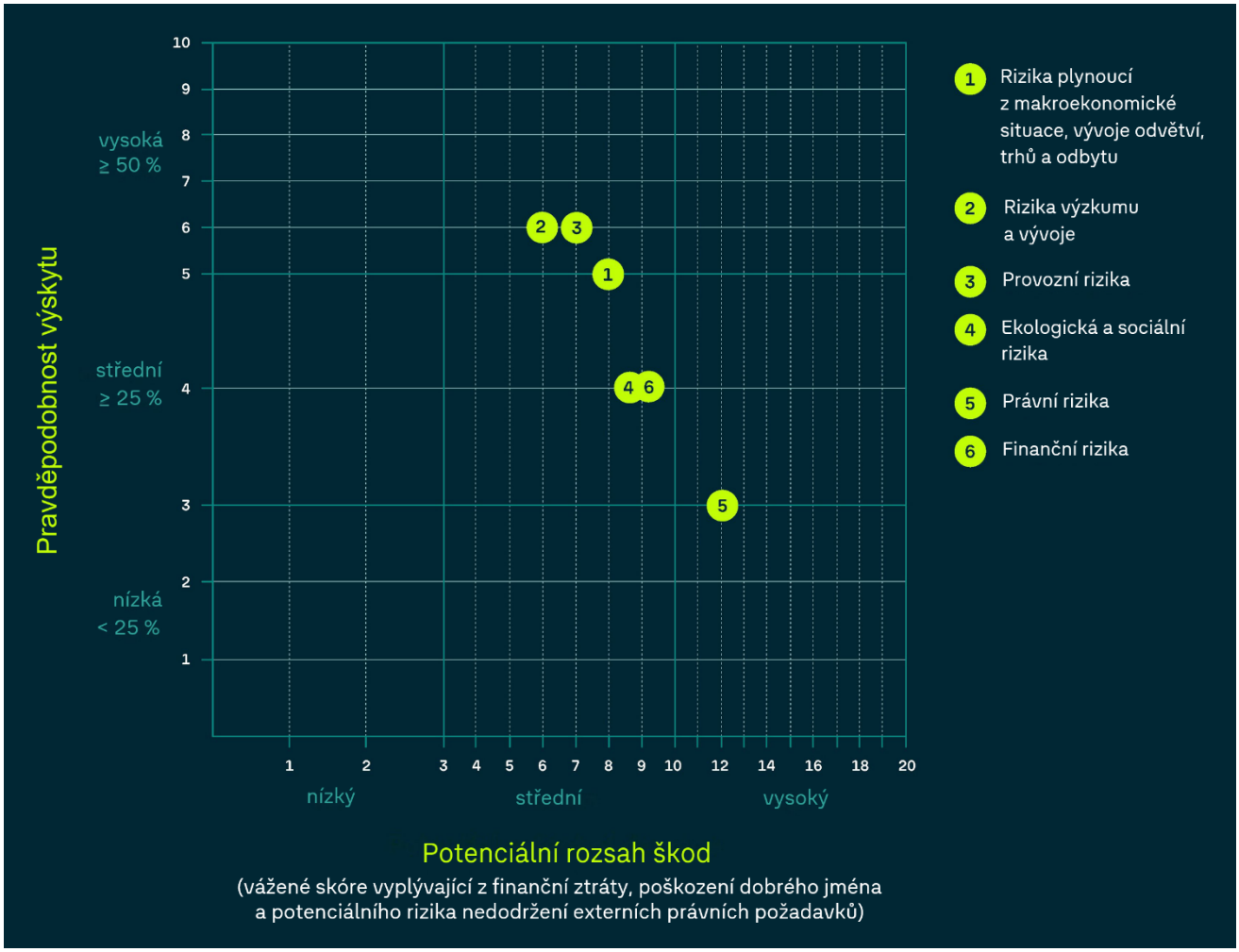
Při sestavování souhrnné výroční zprávy koncernu jsou zohledňovány aktuálně platné předpisy a ustanovení. Zpráva je sestavována na centrální úrovni za účasti a v koordinaci s jednotlivými jednotkami a společnostmi koncernu. Pro sběr dat v jednotlivých odděleních koncernu se používají specifické systémy.

Systém vnitřní kontroly účetnictví navíc v Německu i zahraničí podléhá nezávislé kontrole ze strany oddělení interního auditu koncernu.

Integrovaný systém pro konsolidaci dat a plánování

Systém FACTS (Financial Accounting Controlling Tax System), zavedený v roce 2008, umožňuje konsolidovat a analyzovat jak historické účetní údaje, tak plánované údaje z controllingu v rámci celého koncernu Volkswagen. Podporuje centrální aktualizaci kmenových dat, jednotné finanční výkaznictví, koncept oprávnění a maximální flexibilitu při změnách právního rámce. Představuje tak technickou platformu pro vedení účetnictví i controlling koncernu. Systém je vybaven několikastupňovým validačním mechanismem, který je využíván při kontrole konzistence dat a zejména při ověřování věcné správnosti údajů obsažených v rozvaze, výkazu zisku a ztráty a v příloze.

PRŮMĚRNÉ SKÓRE KATEGORIE RIZIK



RIZIKA A PŘÍLEŽITOSTI

V této kapitole popisujeme rizika a příležitosti, jež vyplývají z naší obchodní činnosti. Abychom sestavili jejich lepší přehled, seskupili jsme rizika a příležitosti do kategorií. Na začátku každé kategorie uvádíme nejvýznamnější rizika podle jejich důležitosti, resp. rizikového skóre dle čtvrtletního procesu hodnocení rizik (QRP). Následně jednotlivá rizika charakterizujeme bez ohledu na konkrétní pořadí. Tato individuální rizika uvedená nad rámec procesu QRP mají obecně inherentní charakter a nedosahují výše zmíněných limitních hodnot významnosti. Pokud není výslovně uvedeno, nedošlo ve srovnání s předchozím obdobím k podstatným změnám specifických rizik a příležitostí, přestože váha jednotlivých rizik se v důsledku vývoje odvětví liší.

Hodnocení kategorií rizik koncernu Volkswagen a zprávy určené představenstvu zahrnují všechna rizika s rizikovým skóre 20 a více, která byla hlášena oddělení řízení rizik koncernu organizačními jednotkami zahrnutými do procesu QRP. Grafické znázornění kategorií rizik je založeno na průměrných hodnotách skóre. V kategorii rizik „Rizika z fúzí a akvizic a/nebo jiných strategických partnerství/investic“ nebyla vykázána žádná rizika s takovým hodnocením.

Analýzy hospodářské soutěže a konkurenčního prostředí používáme kromě studií trhu k identifikaci nejen rizik, ale také příležitostí, které mají pozitivní dopad na návrh našich produktů, účinnost jejich výroby, úspěch na trhu a naši nákladovou strukturu. Rizika a příležitosti, jejichž výskyt očekáváme – v rozsahu, v jakém je lze odhadnout – jsme již zohlednili v našem střednědobém plánování a prognóze.

V následujícím textu proto informujeme o vnitřním a vnějším vývoji jako o rizicích a příležitostech, jež by podle současných znalostí mohly vést k negativní nebo pozitivní odchylce od naší prognózy nebo cílů.

Rizika a příležitosti plynoucí z makroekonomické situace, vývoje odvětví, trhů a odbytu

V této kategorii rizika je pravděpodobnost výskytu hodnocena jako vysoká, případný rozsah škod jako střední (tj. obojí na stejném stupni jako v předchozím období).

Největší rizika plynoucí z QRP spočívají v negativním dopadu na vývoj trhu a prodeje, a to i v důsledku obchodních omezení, rostoucího protekcionismu a tvrdší konkurence.

Makroekonomická rizika a příležitosti

Míra rizik, která by mohla zabránit nebo zpomalit růst světové ekonomické produkce, vyplývá především z další eskalace konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou, konfrontací na Blízkém východě, turbulence na finančních, energetických a dalších komoditních trzích a nedostatku zásob v souvislosti s nerovnováhou mezi nabídkou a poptávkou. Tato rizika vyplývají také z klesajícího tempa globalizace a rostoucí fragmentace světové ekonomiky, jakož i z nárůstu geopolitického a geoekonomického napětí a konfliktů. Mezi další významné rizikové faktory, jež ohrožují výkonnost jednotlivých vyspělých ekonomik, rozvíjejících se trhů a dalších regionů, patří politická nejistota (mimo jiné vyplývající ze změn politické agendy), protekcionistická opatření (například v důsledku obchodního napětí mezi USA a Čínou a dalšími obchodními partnery, jako je EU a Mexiko) a strukturální deficity. Kromě toho přibývá environmentálních problémů, jež v různé míře ovlivňují jednotlivé země a regiony. Makroekonomické prostředí ohrožuje rovněž změna směru měnověpolitických opatření, která je patrná po celém světě, s tím spojené očekávání poklesu inflace a přetrvávající relativně vysoká úroveň úrokových sazeb v mnoha západních zemích. Vysoká úroveň zadluženosti v soukromém a veřejném sektoru v jednotlivých ekonomikách je překážkou možného růstu a může rovněž vést k negativním reakcím trhu. Růst mohou brzdit i demografické vlivy. Pokles růstu v klíčových zemích a regionech má často přímý dopad na stav světové ekonomiky, a proto představuje jedno z hlavních rizik.

Za zpomalením hospodářského vývoje některých rozvíjejících se zemí stojí především závislost na cenách energií a surovin, dovozu kapitálu i určitá sociálně politická napětí. Kromě toho mohou další rizika vyplývat z korupce, neefektivních státních struktur a nedostatku právní jistoty.

Vzhledem k existujícím silným globálním závislostem může mít místní vývoj také negativní dopady na celosvětové hospodářství. Další vyostření konfliktů na Blízkém východě, v Africe, a zejména konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou by například mohlo vyvolat otřesy na světových trzích s energiemi a ostatními surovinami a posílit migrační trendy. Zhoršení situace ve východní Asii by mohlo způsobit další tlak na globální ekonomiku. Totéž platí pro násilné konflikty, teroristické aktivity, kybernetické útoky nebo šíření infekčních nemocí, které mohou v krátké době vést k neočekávaným reakcím trhu.

Celkově očekáváme, že světová ekonomika v roce 2025 poroste mírně pomalejším tempem než v roce 2024. Vzhledem k výše uvedeným rizikovým faktorům, jakož i cyklickým a strukturálním aspektům, nelze však vyloučit ani propad světového hospodářského růstu, případně období podprůměrných růstových temp.

V případě pozitivních odchylek od očekávaného makroekonomického vývoje mohou pro koncern Volkswagen naopak vyvstat nové příležitosti.

Odvětvová rizika a tržní příležitosti/potenciál

Našimi hlavními odbytišti jsou západoevropské země, zejména Německo, a dále pak Čína. Významný pokles poptávky v těchto regionech způsobený hospodářskou situací by znamenal mimořádné zatížení výsledku společnosti. Tomuto riziku čelíme přehledně strukturovanou, inovativní, synergickou a na zákazníky orientovanou produktovou nabídkou, resp. cenovou politikou a silnou sítí prodejců. Abychom diverzifikovali naše hlavní prodejní trhy, prosazujeme v USA dlouhodobou růstovou strategii.

Mimo současné hlavní prodejní trhy jsou objemy dodávek rozloženy do klíčových regionů, tj. střední a východní Evropy, Severní Ameriky a Jižní Ameriky. Na mnoha stávajících a rozvíjejících se trzích jsme si již mezitím vybudovali silnou pozici nebo na tom usilovně pracujeme. Zejména na menších trzích s potenciálem růstu zesilujeme svou přítomnost pomocí strategických partnerství, abychom uspokojili tamní požadavky.

Trhy ve střední a východní Evropě, v Americe a v Asii jsou pro koncern Volkswagen zvlášť významné. Tyto trhy mají velký potenciál, avšak rámcové podmínky některých zemí v těchto regionech ztěžují růst tamějšího odbytu. Příkladem jsou celní předpisy týkající se podílu místní výroby a minimální požadavky na homologaci a registraci vozidel, dovozní omezení ve formě potenciálních zákazů používání konkrétních zahraničních komponentů a softwarových řešení, jakož i různé jiné obchodní bariéry, jako jsou ty, jež hrozí ve Spojených státech. Zároveň tam, kde to hospodářská a regulační situace dovoluje, existují příležitosti nad rámec stávajících prognóz plynoucí z rychlejšího růstu na rozvíjejících se trzích, kde je hustota vozidel v současné době stále nízká.

Pro koncern Volkswagen a jeho prémiové značky i modely pro masový trh představuje další riziko tlak na ceny na etablovaných automobilových trzích s novými i ojetými vozy, způsobený vysokým pokrytím trhu. I do budoucna lze očekávat vysoký tlak ze strany konkurence. Někteří výrobci by mohli reagovat přijetím opatření na podporu prodeje, aby dosáhli plánovaného odbytu, čímž by se tlak na celé odvětví automobilového průmyslu dále zvýšil.

Nadměrná kapacita v celosvětové automobilové výrobě může vést ke zvýšení zásob, a tedy ke zvýšení vázaného kapitálu. S poklesem poptávky po vozidlech a originálních dílech mohou výrobci automobilů přizpůsobit své kapacity nebo posílit opatření na podporu prodeje. To by vedlo k dalším nákladům a většímu cenovému tlaku.

Narušení dodavatelských řetězců by mohlo vést k riziku nedostatečného využití kapacit v rámci celosvětové automobilové produkce, což znamená, že by se v některých případech nepodařilo uspokojit stávající poptávku a zájem by odezněl.

Potlačená poptávka, která se vytvořila na jednotlivých etablovaných trzích v dobách krize, by mohla přinést zřetelné oživení, pokud se ekonomické prostředí vzpamatuje rychleji, než se očekávalo.

V Evropě hrozí, že kromě cílů v oblasti emisí vozových parků a spotřeby paliva přibude měst a obcí, které zakážou vjezd vozům se spalovacími motory, aby zajistily dodržování emisních limitů. V Číně platí od roku 2019 tzv. kvóta pro vozidla na novou energii, podle níž musí určitý podíl nově vyráběných vozů výrobců tvořit elektromobily na baterie, plug-in hybridy nebo vozidla s palivovými články. Ve Spojených státech již několik let platí v Kalifornii nařízení, které následují i další státy USA. Toto nařízení ukládá výrobcům požadavky týkající se prodeje vozidel s nulovými emisemi, které se rok od roku zpřísňují. Abychom zajistili soulad s emisními normami, průběžně přizpůsobujeme nabídku vozidel a motorů podmínkám na relevantních trzích. Související požadavky mohou vést k vyšším nákladům, resp. ke zvýšení cen a poklesu poptávky a objemu prodeje.

Hospodářská výkonnost se může v jednotlivých regionech lišit. Rizika, která z toho vyplývají – například s ohledem na efektivní řízení skladů nebo dealerskou síť – jsou z hlediska našich obchodních a distribučních společností významná. K jejich potlačení jsou přijímána náležitá opatření. Financování podnikatelských aktivit pomocí bankovních úvěrů zůstává nadále obtížné.

Prostřednictvím našich společností, které poskytují finanční služby, nabízíme dealerům atraktivní možnosti financování, jež jim umožňují posilovat využívané obchodní modely a snižovat provozní riziko. Zavedli jsme komplexní systém řízení rizika likvidity, abychom mohli včas přijmout vhodná protiopatření v případě nedostatečné likvidity dealerů, která by mohla mít negativní vliv na naši obchodní činnost.

Úvěry pro financování vozů budeme poskytovat v nezměněné podobě v souladu s dosud uplatňovanými zásadami opatrnosti a předpisy o bankovním dohledu ve smyslu ustanovení § 25a odst. 1 německého zákona o poskytování úvěrů (*Kreditwesengesetz*, KWG). Čelíme tak zejména riziku nesplácení úvěrů.

Volkswagen využívá selektivní distribuční systém. V rámci Evropské unie jsou prodejci a servisní partneři vybíráni – pokud je to přípustné – podle kvalitativních a kvantitativně-kvalitativních kritérií v souladu s ustanoveními nařízení EU č. 461/2010 a 720/2022. Evropská komise revidovala nařízení EU č. 330/2010, které bylo v tomto ohledu dříve relevantní, a nahradila jej novým nařízením EU č. 720/2022, jež vstoupilo v platnost 1. června 2022. Podle současného stavu věcí není třeba v důsledku tohoto revidovaného nařízení EU upravovat stávající distribuční systém společnosti Volkswagen AG. Společnost Volkswagen AG je však i nadále povinna sledovat situaci na trhu a v případě, že její tržní podíl překročí 40 %, přezkoumat kvantitativně kvalitativní distribuční systém a podle potřeby jej upravit.

Dne 17. dubna 2023 prodloužila Evropská komise nařízením (EU) č. 2023/822 platnost blokové výjimky pro odvětví motorových vozidel (nařízení (EU) č. 461/2010) o dalších pět let. Bloková výjimka by bývala technicky vypršela 31. května 2023. S cílem zohlednit ekologické a digitální změny v odvětví motorových vozidel, resp. s ohledem na prodlouženou dobu platnosti uváděnou výše, Evropská komise prostřednictvím sdělení (EU) C/2023/2335 revidovala „Doplňující pokyny k vertikálním omezením v dohodách o prodeji a opravách motorových vozidel a o distribuci náhradních dílů pro motorová vozidla" k nařízení (EU) 461/2010. V aktualizovaných pokynech se Evropská komise již nezaměřuje pouze na „technické informace", ale nyní obecně odkazuje pouze na „vstupy", které budou v budoucnu kromě technických informací zahrnovat také nástroje, školení a údaje generované vozidlem. Dále je výslovně vyjasněno, že jednostranné neposkytnutí určitého vstupu ze strany výrobců vozidel, včetně neposkytnutí údajů vytvořených vozidlem, může představovat zneužití podle článku 102 SFEU. Souběžně se svou povinností poskytovat údaje je společnost Volkswagen AG povinna plnit svou povinnost dodržovat požadavky na kybernetickou bezpečnost. Zatím nelze předvídat, zda a do jaké míry bude společnost Volkswagen AG postižena odpovídajícími nároky nezávislých účastníků trhu a jaký ekonomický dopad mohou tyto nároky mít.

Cílem požadavků obsažených v právních předpisech o hospodářské soutěži, mimo jiné nařízení o blokových výjimkách č. 461/2010 a nařízení EU 2018/858 a 2021/1244, je zajistit nebo podpořit účinnou hospodářskou soutěž na trhu s náhradními díly motorových vozidel. Těmto konkurenčním tlakům a souvisejícím rizikům je vystavena i společnost Volkswagen AG v souvislosti s poskytovanými službami servisu a údržby.

V Německu vstoupil 2. prosince 2020 v platnost zákon, který omezuje nebo ruší ochranu průmyslových vzorů náhradních dílů pro opravy zavedením tzv. doložky o opravách. Evropská komise zahájila legislativní postup směřující k reformě právních předpisů EU upravujících průmyslové vzory ve vztahu k náhradním dílům. Omezení nebo zrušení ochrany průmyslových vzorů náhradních dílů v rámci EU na celoevropské i lokální úrovni by mohlo mít negativní dopad na činnost koncernu Volkswagen v dodávkách originálních dílů.

Automobilový průmysl čelí procesu transformace a souvisejícím dalekosáhlým změnám. Elektrické pohony, konektivita vozů a autonomní řízení jsou spojeny s příležitostmi i riziky pro prodeje našich vozidel, resp. poprodejní služby a naše prodejce. Zrychlené tempo měnících se požadavků zákazníků, rychlé zavádění legislativních iniciativ včetně požadavků souvisejících s dosahováním cílů v oblasti zmírnění změny klimatu a vstup nových konkurentů z jiných odvětví na trh bude vyžadovat změnu produktového portfolia, rychlejší inovace, jakož i úpravy obchodních modelů a nákladových struktur. Širší využívání elektrických vozidel a dostupnost potřebné nabíjecí infrastruktury jsou spojeny s nejistotou.

Nelze vyloučit ani globální odklon od nákladní silniční dopravy a přechod na jiný způsob dopravy a s tím spojený pokles poptávky po užitkových vozidlech koncernu.

V následujícím textu se věnujeme regionům a trhům s největším růstovým potenciálem pro koncern Volkswagen.

- Čína
  Očekává se, že poptávka po vozidlech zde v následujících letech dále vzroste z důvodu potřeby individuální mobility. Platí to i pro rychle rostoucí trh s elektromobilitou, kterému již dominují mimo jiné velkosérioví domácí výrobci. Poptávka se také patrně přesune z velkých aglomerací na pobřeží směrem do vnitrozemí a očekává se, že konkurenční tlak ze strany místních výrobců se dále zvýší. Neustále rozšiřujeme náš sortiment o modely vyvinuté speciálně pro čínské zákazníky, abychom se mohli podílet na příležitostech, které tento trh nabízí – zejména s ohledem na elektromobilitu – a udrželi si tak naši pozici na čínském trhu. Na tomto rostoucím trhu se zaměřujeme na uzavírání nových partnerství, abychom mohli co nejlépe uspokojit požadavky regionálních zákazníků.
- Indie
  Poptávka po nových vozidlech se na tomto z hlediska budoucnosti významném trhu v nadcházejících letech patrně zvýší, částečně v důsledku demografických změn. Koncern Volkswagen konsolidoval své aktivity v Indii a nabízí řadu modelů přizpůsobených potřebám zákazníků: modely Virtus a Taigun značky Volkswagen osobní vozy a Škoda Kushaq, Slavia a Kylaq.
- USA
  Na nasyceném americkém trhu očekáváme v nadcházejících letech další mírný nárůst podílu lehkých nákladních vozidel (zejména SUV a pickupů). Dále předpokládáme zrychlení elektrifikace mobility v důsledku dotačních opatření a zákonem předepsaných cílů týkajících se emisí a spotřeby paliva vozového parku. Tyto faktory jsou nicméně závislé na příslušné úřadující administrativě. V USA společnost Volkswagen Group of America systematicky pracuje na tom, aby se stala předním dodavatelem modelů pro širokou veřejnost a rozšířila svůj podíl na trhu. Díky rozšíření místních výrobních kapacit – od roku 2022 také o závod na výrobu elektromobilů – bude koncern schopen lépe obsloužit trh v regionu Severní Ameriky. Intenzivně rozvíjíme rovněž další produkty uzpůsobené speciálně pro americký trh. Vývojem a výrobou plnohodnotného pick-upu a robustního SUV chce koncern Volkswagen vstoupit na trh s elektromobily prostřednictvím americké ikonické značky Scout.
- Brazílie
  Očekává se, že poptávka po vozidlech v Brazílii v nadcházejících letech mírně poroste kvůli potřebě individuální mobility, zejména v segmentech menších levných vozidel. Vzhledem k existujícím obchodním bariérám je místní výroba důležitým faktorem pro zajištění konkurenceschopnosti S rostoucím počtem místních výrobců automobilů se prudce zvýšil cenový tlak a intenzita hospodářské soutěže. Abychom posílili svou konkurenční pozici v Brazílii, nabízíme speciálně pro tento trh lokálně vyráběná vozidla, jako jsou modely Nivus nebo nový Polo Track.
- Blízký východ
  Na trzích s osobními automobily se stále více podepisuje politická a hospodářská nejistota v tomto regionu. Navzdory nestálému prostředí skýtá region Blízkého východu krátkodobý i dlouhodobý růstový potenciál. Nabídka vozů, která je zaměřena přesně na potřeby zdejšího trhu, nám umožňuje růst i bez vlastních výrobních závodů v dané lokalitě.

Power engineering

Předpokládá se, že globální ekonomické trendy, jako je digitalizace a rostoucí zájem o technologie snižování emisí ve spojitosti s dekarbonizací, budou pokračovat. Celosvětově rostoucí poptávka po energii vyžaduje inovace v průmyslu a zvýšenou ochotu států investovat do globální politiky v oblasti klimatu.

Vývoj námořního trhu je i nadále rizikový vzhledem k nejistotě ohledně budoucích předpisů týkajících se paliv a emisí. Přetrvávající nejistá geopolitická a makroekonomická situace představuje dodatečná rizika, ale zároveň nabízí i příležitosti, například v odvětví námořnictva a větrné energie na moři.

V segmentu turbínových strojů existuje riziko, že plánované projekty nebo zakázky nebudou realizovány v očekávaném rozsahu, případně až později, a to v důsledku nepříznivého vývoje na odbytových trzích či v konkrétních oblastech použití.

Těmto rizikům čelíme neustálým sledováním trhů, zaměřením se na méně postižené segmenty, intenzivní spoluprací s obchodními partnery, jako jsou zákazníci a držitelé licencí, i zaváděním nových a vylepšených technologií.

Neustále se snažíme využívat tržní příležitosti po celém světě, například tím, že se snažíme prosadit jako dodavatel řešení pro technologie pohonu a výroby energie se sníženým obsahem CO_2, jako jsou velká tepelná čerpadla, technologie skladování a výroby vodíku nebo zachycování oxidu uhličitého. Zavádění nových digitálních produktů a výstavba servisní sítě s sebou přinese ve střednědobém horizontu významný potenciál související s posílením aktivit v oblasti poprodejních služeb. Požadavky na provozní bezpečnost, dostupnost již zprovozněných zařízení, zvyšování slučitelnosti se životním prostředím a úsporný provoz, které se budou v budoucnu nadále zvyšovat, vytvářejí v kombinaci s velkým množstvím motorů a zařízení základ pro růst. Další potenciál růstu skýtají také digitální servisní řešení, například pro dálkové monitorování zařízení.

Jako součást odvětví investičních aktiv podléhá segment power engineeringu výkyvům investičního prostředí. Již nepatrné změny růstu či růstových prognóz, které vyplývají například z geopolitických nejistot, volatilních trhů se surovinami nebo vývoje měnových trhů, nesou významné riziko změny poptávky nebo zrušení již zadaných objednávek.

Významná hospodářská a mimořádná rizika omezujeme mimo jiné pružnými koncepcemi výroby a flexibilitou nákladů, tj. zaměstnáváním agenturních pracovníků, využíváním fondu pracovní doby a zkrácených pracovních úvazků, případně také strukturálními úpravami.

Prodejní riziko

Koncern Volkswagen je vystaven riziku poklesu poptávky, které může být nadále umocněno zprávami v médiích či nedostatečnou komunikací. Kromě reálných faktorů, jako je disponibilní příjem, určují chování spotřebitelů s ohledem na poptávku také nepředvídatelné psychologické faktory. Neočekávanou neochotu nakupovat mohou vyvolat například obavy domácností z budoucí ekonomické situace. To je zejména případ nasycených automobilových trhů, jako je západní Evropa, kde by poptávka mohla klesnout v důsledku faktu, že majitelé drží svá vozidla delší dobu. Mezi další možné důsledky patří nižší marže v nových a ojetých automobilech a dočasné zvýšení prostředků vázaných na pracovní kapitál. Prostřednictvím atraktivní modelové řady a důsledné orientace na zákazníka strategicky čelíme riziku nižší ochoty ke koupi.

Strategie koncernu Volkswagen zaměřená na více značek může vést k oslabení určitých koncernových značek, pokud dojde k překrývání zákaznických segmentů nebo produktových portfolií. Tento efekt může být ještě umocněn strategií společných dílů. To by mohlo mít za následek interní kanibalizaci mezi značkami koncernu, vyšší marketingové náklady nebo náklady na změnu pozice. Strategický přístup k minimalizaci uvedených rizik představuje formování jasné identity značky.

Obchodování s velkoodběrateli se nadále vyznačuje rostoucí koncentrací a internacionalizací, což je doprovázeno rizikem, že ztráta jednotlivých velkých zákazníků může vést k relativně vysokým objemovým ztrátám.

Z dlouhodobého pohledu je obchodování s velkoodběrateli stabilnější než s maloobchodními zákazníky. Koncern Volkswagen disponuje dobrým postavením díky širokému portfoliu produktů a pohonných systémů, jakož i péči o zákazníky zaměřené na cílové skupiny. Dokáže tak čelit koncentraci rizik výpadku jednotlivých velkých zákazníků či trhů. Trvale vysoký podíl na trhu v Evropě ukazuje, že velcí zákazníci koncernu nadále důvěřují.

Neochota nakupovat vyvolaná krizí na některých trzích, spolu s rostoucími daněmi z motorových vozidel dle emisí CO_2 – jak tomu již v mnoha evropských zemích je – mohou například vést k posunu poptávky ve prospěch menších segmentů a motorů. Riziku, že by taková změna mohla mít dopad na finanční situaci koncernu Volkswagen, čelíme neustálým vývojem nových úsporných vozidel a alternativních pohonů. Základem je naše strategie pro pohonné jednotky, paliva a řešení mobility.

Vládní zásahy, jako je zvyšování daní omezující soukromou spotřebu, obchodní omezení nebo protekcionistická opatření, zejména ta, jež v současnosti hrozí v USA, a také sankce, představují pro automobilové trhy po celém světě riziko. Kromě toho existují budoucí rizika spojená s prodejem elektrifikovaných vozidel, pokud se nepodaří splnit minimální požadavky na místní obsah podle dohod o volném obchodu. Opatření na podporu prodeje mohou vyvolat změny v poptávce.

Vládní nařízení zaměřená na ochranu lidských práv navíc zvyšují tlak na společnosti, aby zajistily větší transparentnost svých mezinárodních dodavatelských řetězců. Přestože společnosti v tomto ohledu zavádějí rozsáhlá opatření, stále existuje riziko, že úplné transparentnosti nebude možné dosáhnout. To může vést i k omezení dovozu výrobků, u nichž existuje podezření, že jsou spojeny s porušováním lidských práv – ať už jde o výrobky samotné, nebo o jejich součásti.

Užitková vozidla jsou investičním zbožím: i malé změny v míře růstu nebo v odhadovaném růstu mohou mít významný dopad na požadavky na dopravu, a tedy i na poptávku. Výsledné riziko vyplývající z výkyvů ve výrobě vyžaduje od výrobců vysokou míru flexibility. Ačkoli objemy výroby jsou výrazně nižší, složitost sortimentu nákladních vozidel a autobusů ve skutečnosti výrazně převyšuje komplexnost řady osobních automobilů. Klíčovými faktory pro zákazníky užitkových vozidel jsou celkové náklady vlastnictví, spolehlivost vozidla a dostupný servis. Kromě toho mají zákazníci stále větší zájem o další služby, jako je optimalizace přepravy a využití vozového parku, které nabízíme například v segmentu užitkových vozidel prostřednictvím digitální značky RIO.

Dvoutaktní motory segmentu power engineering jsou vyráběny výhradně držiteli licence, zejména v Jižní Koreji, Číně a Japonsku. Celosvětová poptávka po obchodních lodích je stabilní, avšak nestálost nových zakázek na stavbu lodí představuje riziko poklesu příjmů z licencí. Vzhledem ke změnám v konkurenčním prostředí, zejména v Číně, existuje také riziko ztráty podílu na trhu.

Ostatní vlivy

Kromě výše uvedených rizik existují vlivy, které nelze předvídat a jejichž následky jsou jen velmi obtížně kontrolovatelné. Pokud by taková rizika nastala, mohla by negativně ovlivnit další vývoj koncernu Volkswagen. Mezi tyto události patří zejména přírodní katastrofy, extrémní klimatické jevy, pandemie, násilné konflikty, teroristické útoky a přerušení energetických dodávek.

Rizika výzkumu a vývoje

V této kategorii rizika je pravděpodobnost výskytu hodnocena jako vysoká, případný rozsah škod jako střední (tj. obojí na stejném stupni jako v předchozím období).

Nejvýznamnější rizika plynoucí z procesu QRP jsou spojena s vývojem produktů, jež nenaplní relevantní potřeby a požadavky, zejména s ohledem na elektromobilitu, software a digitalizaci.

Rizika vyplývající z výzkumu a vývoje

Automobilový průmysl prochází zásadní transformací. Nadnárodní společnosti jako Volkswagen jsou tak vystaveny značným rizikům, pokud jde o zákazníky/trh, technologický pokrok a legislativu. Jedno z rizik představuje zavádění stále přísnějších norem týkajících se emisí a spotřeby paliva, jako je C6 v Číně nebo Euro 7 v Evropě od roku 2025. Roste také složitost a časová náročnost testovacích postupů a testovacích cyklů (viz např. harmonizovaný testovací cyklus, WLTP) a schvalovacích procesů (homologace) a dochází jejich neustálému zpřísňování a rozšiřování i na vozidla sériové výroby (například v oblasti spotřeby vozového parku nebo zákonem požadovaných monitorovacích zařízení spotřeby paliva/energie). Specifikace zkoušek a homologační postupy se v jednotlivých zemích rovněž značně liší. Na naše pracovní postupy stále více dopadají také zákonné požadavky na dokumentaci (například v oblasti ochrany osobních údajů nebo používání umělé inteligence).

Na vnitrostátní i mezinárodní úrovni existuje řada právních požadavků týkajících se použití, manipulace a skladování látek a směsí (včetně omezení chemických látek, těžkých kovů, biocidů, persistentních organických znečišťujících látek), a také ohlašovacích povinností. V důsledku toho existuje riziko neshod při výrobě, nákupu a prodeji výrobků, například automobilů nebo náhradních dílů.

Ekonomický úspěch a konkurenceschopnost koncernu Volkswagen závisí na tom, jak flexibilní jsme v přizpůsobování našeho portfolia produktů a služeb průběžně se měnícím podmínkám. Vzhledem k intenzitě konkurence a rychlosti technologického rozvoje, například v oblasti digitalizace a automatizovaného řízení, existuje riziko, že nedokážeme včas identifikovat relevantní trendy a odpovídajícím způsobem reagovat.

Řídíme se nejnovějšími fyzikálními a dalšími vědeckými poznatky. Provádíme rovněž rozsáhlé analýzy trendů a spotřebitelské průzkumy a zkoumáme relevanci výstupů z hlediska zákazníků. Abychom zamezili riziku, že nedokážeme vyvíjet moduly, vozidla nebo služby, zejména v oblasti elektromobility, digitalizace a softwaru, v požadovaném termínu, resp. požadované kvalitě nebo za stanovené náklady, provádíme průběžnou a systematickou kontrolu průběhu všech projektů.

Analyzujeme vlastnická práva třetích stran s cílem omezit riziko porušení patentových práv, stále častěji i v oblasti komunikačních technologií.

Výsledky pravidelně porovnáváme s cílovým zadáním příslušného projektu a v případě zjištěných odchylek jsou přijata vhodná protiopatření. Zastřešující projektová organizace podporuje spolupráci všech zúčastněných oddělení. Tím je zajištěno, že ve vývojovém procesu budou bezodkladně zohledněny specifické požadavky i včas naplánována jejich řádná implementace.

Rizika a příležitosti plynoucí ze strategie modulárních platforem

Naše modulární platformy neustále rozšiřujeme s ohledem na budoucí požadavky zákazníků, právní předpisy a infrastrukturní nároky.

Při vyšších objemech však existuje vyšší riziko, že narušení dodavatelského řetězce – například v důsledku nedostatku dílů – nebo problémy s kvalitou mohou postihnout větší počet vozidel.

Modulární příčná platforma (Modularer Querbaukasten, MQB) představuje extrémně flexibilní architekturu vozidla, která v rámci koncernu umožňuje sladit a flexibilně pracovat s rozměry daného konceptu, jako je rozvor a rozchod kol, velikost kol či umístění sedadel. Ostatní rozměry, například vzdálenost od pedálů ke středu předního kola, jsou vždy stejné a zaručují jednotný systém v přední části vozidla.

Díky dosaženým synergiím jsme schopni snížit náklady na vývoj i nezbytné jednorázové náklady a čas výroby. Platformy nám také umožňují vyrábět rozličné modely různých značek ve variabilních objemech, a to za použití totožných systémů v jediném závodu. To znamená, že příslušné kapacity mohou být napříč koncernem využívány flexibilněji, což nám umožňuje zvýšit efektivitu.

Uvedený princip standardizace a maximální flexibility jsme přenesli také na modulární platformu pro elektromobily (Modularer E-Antriebs-Baukasten, MEB), resp. platformu pro prémiové elektromobily (Premium Platform Electric (PPE)), což jsou koncepty vyvinuté pro čistě elektrické pohony. Synergie a zvýšení efektivity plynoucí ze strategie modulárních platforem nám dávají příležitost zavést elektromobilitu do velkosériové výroby po celém světě prostřednictvím vozidel na bázi MEB a PPE. V budoucnu tyto synergistické efekty hodláme posílit propojením MEB a PPE v rámci škálovatelné systémové platformy (SSP).

Provozní rizika a příležitosti

V této kategorii rizika je pravděpodobnost výskytu hodnocena jako vysoká (v předchozím roce střední) a případný rozsah škod jako střední (v předchozím roce střední).

Nejvýznamnější rizika identifikovaná v procesu QRP spočívají zejména v kybernetické bezpečnosti a nových regulačních požadavcích ohledně IT, jakož i v nepříznivé situaci na nákupních trzích a v nevyužití kapacit.

Rizika a příležitosti v oblasti nákupu a technologií

Transformace automobilového průmyslu směrem k elektromobilitě vede k rostoucím finančním požadavkům na dodavatele a staví je před velké výzvy. Tyto výzvy jsou dále umocněny současnou cenovou situací na trzích s komoditami. Řízení dodavatelských rizik v oddělení nákupu koncernu Volkswagen posuzuje především finanční situaci dodavatelů, a to předtím, než jim je svěřena realizace projektů. Nákup také zohledňuje doporučení poskytnutá oddělením řízení dodavatelských rizik.

Stále existuje riziko nedostatečných dodávek a jejich výpadků, zejména s ohledem na současnou globální geopolitickou a makroekonomickou situaci, přírodní katastrofy a zvýšenou frekvenci extrémních povětrnostních jevů způsobených klimatem. Požáry, výbuchy nebo únik nebezpečných látek ohrožujících lidské zdraví či životní prostředí mohou rovněž vést k rizikům při zásobování a vážně narušit výrobu. Může tak dojít k omezení nebo dokonce výpadkům výroby a následně odchylkám od plánovaných výrobních objemů. Systémy včasného varování pomáhají identifikovat rizika v zásobování a zabránit zastavení výroby. Globální a lokální rizika neustále sledujeme, abychom byli schopni rychle reagovat na jejich dopady v celém dodavatelském řetězci.

Dodávky polovodičů se ve vykazovaném období stabilizovaly. Vzhledem k rostoucí poptávce po polovodičích v automobilovém průmyslu, která vyplývá například z elektrifikace a zavádění autonomního řízení, však nelze zcela vyloučit další alokační cykly omezených zdrojů. Z tohoto důvodu koncern Volkswagen velmi pečlivě sleduje situaci v dodávkách čipů a proaktivně přijal opatření k zmírnění dalších dopadů přerušení dodávek polovodičů.

Rizika týkající se zásobování jsou v procesu nákupu průběžně identifikována prostřednictvím systémů včasného varování. K jejich omezení slouží vytvořené pracovní skupiny a specifické struktury na zmírňování rizik. Dále mají být přijata strategická opatření, aby se předešlo budoucím dopadům v dlouhodobém horizontu. Opatření proti dalším rizikům dále zahrnují komplexní bezpečnostní a nouzové koncepce, jako je prevence požárů, ochrana majetku, správa nebezpečného zboží a nasazení specializovaných pracovních skupin; v případech, kde to má ekonomický smysl, uzavíráme odpovídající pojistné krytí.

Prudký nárůst cen komodit a energií, který je důsledkem celosvětových hospodářských trendů a krizí posledních let, a výrazný nárůst personálních nákladů mají dopad na finanční situaci mnoha dodavatelů. Kromě toho rychlý růst nákladů na financování v kombinaci s restriktivnějším poskytováním úvěrů představuje pro dodavatele další zátěž a omezuje jejich schopnost financovat nové projekty a úpravy kapacit.

Z toho vyplývají i rizika spojená s nedostatečnými dodávkami či jejich výpadky.

Odborníci na restrukturalizaci a zajištění dodávek v oblasti nákupu průběžně monitorují finanční situaci našich dodavatelů po celém světě a proti riziku možného přerušení dodávek přijímají cílená opatření.

Poptávka po surovinách, možné spekulace na trhu a současné trendy v automobilovém průmyslu, jako je rostoucí podíl elektrifikovaných vozidel, mohou rovněž ovlivnit dostupnost a ceny vybraných surovin. Trendy v oblasti surovin a poptávky průběžně analyzujeme a posuzujeme ve všech úsecích, abychom případně podnikli patřičné krok.

V oblasti výroby bateriových článků vyplývají rizika zejména z rostoucí poptávky po bateriových článcích a s tím související závislosti na dodavatelích, ze změn technologií a z požadavků na recyklaci baterií. Dodatečná rizika mohou vyplývat z dlouhodobého závazku vůči výrobcům článků a z přímé odpovědnosti koncernu Volkswagen v dodavatelském řetězci. Volkswagen těmto rizikům čelí tím, že se zajišťuje prostřednictvím několika strategických dodavatelských vztahů a zároveň rozšiřuje záběr v rámci samotného hodnotového řetězce (těžba surovin, výroba článků).

Surovinová rizika lze částečně zmírnit zpětnou integrací hodnotového řetězce. Například partnerství a dlouhodobé dohody o dodávkách s dodavateli komodit lze využít k zajištění dodávek příslušného materiálu a zároveň k dosažení konkurenceschopných cen.

Problémy s kvalitou mohou vyžadovat technické zásahy, které zahrnují značné finanční výdaje, nemohou-li být náklady přeneseny na dodavatele nebo mohou-li být přeneseny pouze v omezeném rozsahu. Zajištění kvality má zcela zásadní význam, zejména na trzích v USA, Brazílii, Indii a Číně, pro které vyvíjíme vozy specifické pro jednotlivé země a na nichž mají zároveň pevné postavení lokální výrobci a dodavatelé, zvláště pokud dále uvážíme, že lze jen těžko předvídat dopad oficiálních nařízení či regulačních opatření. Specifické tržní podmínky průběžně vyhodnocujeme a přizpůsobujeme se individuálním požadavkům na kvalitu. Identifikovaná lokální rizika minimalizujeme tím, že průběžně vyvíjíme opatření, která realizujeme přímo v místě. Tímto způsobem se nám daří předcházet výskytu kvalitativních nedostatků v dodavatelském řetězci.

Rizika vyplývající z porušování antimonopolních předpisů ze strany dodavatelů systematicky prošetřují naši odborníci na zadávání zakázek a zajišťují vymáhání případných škod.

Rizika v dodavatelském řetězci mohou vznikat také v souvislosti s neplněním požadavků na náležitou péči v oblasti lidských práv a životního prostředí, což může vést například k finančním sankcím, omezení dodávek ve výrobě nebo sankcím při prodeji. Analýzy nedostatků se používají k porovnání požadavků se stávajícími procesy, resp. za účelem vývoje a implementace chybějících prvků. Abychom mohli plnit své povinnosti v oblasti náležité péče týkající se lidských práv, identifikovali rizika v hodnotovém řetězci, dokázali jim čelit a předcházet, zavedli jsme v roce 2022 systém odpovědného fungování dodavatelského řetězce. Cílem systému je na základě analýzy rizik minimalizovat či zcela eliminovat rizika v oblasti lidských práv, sociálních rizik a rizik pro životní prostředí v dodavatelském řetězci koncernu Volkswagen. Systém odpovědného fungování dodavatelského řetězce zahrnuje prvky, které na sebe vzájemně navazují. Kromě analýzy rizik jsou jeho součástí standardní kroky i hloubková opatření. Standardní kroky zahrnují preventivní a reaktivní opatření. Hloubková opatření zahrnují systém zaměřený na lidská práva, systém řízení náležité péče v oblasti surovin a spolupráci s externími partnery s cílem dále rozvíjet koncept udržitelnosti v dodavatelském řetězci.

Rizika spojená s výrobou

Výrobní rizika pro koncern Volkswagen vyplývají zejména z nadřazených rámcových podmínek, rizik v oblasti dodávek, interních strategických a provozních problémů a z prodejních rizik. Pro každé identifikované riziko jsou v souladu se zásadami řízení rizik přijímána protiopatření a bezpečnostní opatření s cílem příslušné riziko minimalizovat.

Rizika vyplývající z překrývajícího se rámce zahrnují zejména potenciální narušení vlastní provozní schopnosti nebo dodávek kritických vstupů, jež je způsobeno extrémními klimatickými jevy ve formě povodní a sucha, silných bouří nebo podobných událostí. To může vést k přerušení výroby s finančními důsledky pro celý koncern. Koncern tato rizika řídí systematickou analýzou dopadů klimatických změn na své výrobní závody a využívá zjištění k vývoji konkrétních protiopatření pro jednotlivé lokality a typy rizik.

Další zastřešující rizika mohou vyplývat ze společenských a politických změn, stejně jako z jiných selhání kritických infrastruktur – například v podobě rizik v oblasti zásobování. Koncern Volkswagen zde rizikovou expozici snižuje tím, že přijímá opatření ke snížení spotřeby a v ekonomicky odůvodněných případech pružnějšímu využívání surovin. Připravujeme také vyrovnávací opatření mezi jednotlivými lokalitami, abychom snížili ekonomický dopad rizik pro celý koncern. Vnitřní výrobní rizika vyplývají z transformace od konvenčních vozidel se spalovacími motory k elektrickým vozidlům. V konkrétních případech může nerovnoměrný přechod na e-mobilitu vést k dočasným výpadkům ve využití kapacity. Mezinárodní výrobní síť nám v zásadě umožňuje pružně reagovat na jednotlivých pobočkách a upravovat využití kapacit mezi výrobními závody prostřednictvím tzv. konceptu točny. Různorodost našich modelů, zkrácený životní cyklus výrobků a používání komplexních procesů a technických systémů zvýšily riziko, že se zahájení výroby vozidla v posledních letech může opozdit. Toto nebezpečí minimalizujeme tím, že na základě předchozích zkušeností s náběhy výroby a díky včasné identifikaci nedostatků klademe maximální důraz na dodržení výrobních objemů i kvalitativních norem při náběhu výroby vozů napříč celým koncernem. Na provozní úrovni zahrnují výrobní rizika selhání strojů a systémů. Naše komplexní koncepce preventivní údržby a reakce na krizové situace mohou takovým poruchám předcházet nebo minimalizovat jejich následky.

U jednotkových prodejů vznikají rizika z kolísání poptávky, pokud jde o objemy a vlastnosti vozidel. Výrobní rizika vyplývající z kolísání počtu modelů vozidel se týkají zejména využití výrobních kapacit. Výrobní kapacity pro všechny automobilové projekty jsou plánovány s několikaletým předstihem na základě dlouhodobých plánů odbytu. Riziko spočívá v tom, že dynamika trhu a změny poptávky nebudou správně předpovězeny. V případě přehnaně optimistických prognóz vyvstává riziko, že kapacity zůstanou nevytížené. Naopak, příliš pesimistické prognózy jsou spojeny s rizikem nedostatečné kapacity, která pak neumožňuje pokrýt poptávku zákazníků. Jako protiopatření lze počáteční investice zaměřit na určitý minimální počet jednotek, aby bylo možné flexibilními dodatečnými investicemi pokrýt celý plánovaný počet jednotek nebo vyšší počet jednotek. Kromě toho nám koncepty točny pomáhají upravovat využití kapacit mezi výrobními závody. Flexibilní modely pracovní doby nám umožňují stabilizovat produktivitu zaměstnanců při kolísání počtu výrobních jednotek. V případě dalšího nepředvídaného a dlouhodobého poklesu poptávky a následného vzniku nadbytečné kapacity existuje riziko, že bude nutné přijmout restrukturalizační opatření nebo dokonce uzavřít některé závody. Další riziko v oblasti prodeje vyplývá z dostupnosti zakázek, které mohou být přesunuty do výroby. Právní změny, například v souvislosti se změnami v rámci WLTP nebo požadavky na kybernetickou bezpečnost podle nařízení EHK OSN, mohou výrobu rovněž ovlivnit. Zaprvé, dočasné snížení rozsahu nabídky způsobí, že se poptávka soustředí na dostupné varianty. Kromě toho se mohou vyskytnout mezery ve výrobě, pokud modelové varianty nebyly schváleny. V takových případech lze do doby, než bude uděleno úřední povolení, stabilizovat produkci výrobou a dočasným skladováním vozidel, včetně vozidel určených pro zákazníky. Limitujícími faktory jsou však vázaný kapitál a dostupnost skladovacích prostor. Existuje riziko, že v důsledku pomalého odlivu vyrobených vozidel vznikne nevyřízená objednávka, což rovněž omezí počet výrobních jednotek. Tomuto riziku čelíme cílenými opatřeními k urychlení procesu až ke konečnému zákazníkovi a včasným smluvním zajištěním přepravních kapacit.

Riziko dlouhodobých projektů

V případě velkých projektů segmentu power engineeringu hrozí rizika, která jsou často identifikována pouze v průběhu projektu. Příčinou vzniku těchto rizik bývají většinou nedostatky ve smlouvách, chyby v kalkulaci zakázky, změněné ekonomické a technické podmínky po uzavření smlouvy, nedostatky v projektovém řízení, vady jakosti a neodhalené závady, závady v návrhu výrobku, nebo nedostatečné plnění na straně subdodavatelů. Zejména opomenutí na začátku projektu, překročení nákladů nebo času na vývoj a změny v právních předpisech se obvykle obtížně napravují a často znamenají značné dodatečné náklady. Ačkoli se situace v oblasti dodávek nyní vrátila na obvyklou úroveň, stále existuje vysoká volatilita způsobená geopolitickou nestabilitou a častějším výskytem přírodních katastrof. Zvýšila se pravděpodobnost náhlého výskytu událostí, které by mohly mít nepříznivý dopad na výrobní náklady a vykazované výnosy.

Naším cílem je identifikovat tato rizika v časné fázi a přijmout předem vhodná opatření k jejich eliminaci nebo minimalizaci, zejména během nabídkového řízení a plánování rozsáhlých nadcházejících projektů. K tomu napomáhá neustálá optimalizace procesu řízení projektu ve všech jeho fázích a využívání získaných zkušeností, jakož i pravidelné revize projektů.

Rizika kvality

Již během vývoje výrobků se snažíme identifikovat a odstranit problémy s kvalitou, abychom mimo jiné zabránili zpoždění zahájení výroby. Jelikož v rámci strategie zaměřené na platformy využíváme stále více modulárních dílů, je obzvláště důležité, aby v případě poruch byly příčiny jejich vzniku identifikovány a závady odstraněny co nejdříve. Neshoda interně nebo externě dodávaných dílů, součástí či funkcí může vést k časově a finančně náročným opatřením, jakož i ke stažení výrobků z trhu a v důsledku toho k poškození pověsti koncernu Volkswagen. Abychom vyhověli očekáváním našich zákazníků a minimalizovali náklady na záruku a opravy ex gratia, průběžně u našich značek optimalizujeme procesy zacílené na eliminaci příslušných nedostatků.

V případě nefunkčního řízení kvality hrozí odebrání certifikátů ISO 9001 a KBA, což by mělo za přímý následek odebrání typového schválení ze strany jednoho či více orgánů. Tomuto riziku předcházíme tím, že neustále zvyšujeme kvalifikaci auditorů systému koncernu a podrobujeme uplatňovaný systém řízení kvality a kvalitu procesů interním kontrolám.

Shodu sériové výroby (Conformity of Production; CoP) kontrolujeme rovněž ve výrobních závodech vozidel v rámci systémových auditů s komponentou CoP. Další rizika představují odchylky zjištěné při měřeních u sériových zkoušek a monitorování v terénu (měření provozní shody; ISC). Zavedli jsme účinný systém sledování shody měření CoP a ISC u vyráběných vozidel. V zájmu zajištění systematického vyhodnocování výsledků měření CoP a ISC jsme zavedli v celém koncernu odpovídající systém IT. Tento systém slouží k zaznamenávání stavu a dokumentaci výsledků řady měření.

Kritéria pro registraci a provoz vozidel stanovují a na jejich plnění dohlížejí národní a zčásti také mezinárodní úřady. Kromě toho platí v některých zemích zvláštní (a zčásti nově zavedené) předpisy na ochranu zákazníků při jednání s výrobci vozů. Naše etablované procesy zajištění kvality zaručují, že značky koncernu Volkswagen a jejich výrobky splňují bez výhrady aktuálně platné požadavky, a že místní úřady jsou včas informovány o veškerých skutečnostech, jež podléhají oznamovací povinnosti. Snižujeme tak riziko stížností zákazníků nebo jiných negativních důsledků.

Vzhledem k rostoucí technické složitosti vozidel z důvodu vnitřní a vnější konektivity, jakož i platforem a systémů nástrojů používaných napříč značkami, je důležité zajistit kvalitu dodávaných dílů a softwarových komponentů. Neustále tak roste význam kybernetické bezpečnosti. Abychom mohli v budoucnu lépe řídit a monitorovat riziko kybernetických útoků na naše vozidla, průběžně optimalizujeme systémy řízení kybernetické bezpečnosti automobilů ve všech značkách koncernu a sdílíme informace o procesech a produktech napříč značkami.

Kromě zvládnutí složitosti vyplývající ze stále rostoucích požadavků na kybernetickou bezpečnost se zde zaměřujeme především na ochranu zákazníků a našich produktů. Harmonizované procesy v celém koncernu, jako je například proces řešení bezpečnostních incidentů s automobily, umožňují v případě útoku rychle reagovat napříč značkami, aby bylo možné bezprostředně eliminovat případné slabiny našich produktů. Systém řízení kybernetické bezpečnosti v automobilovém průmyslu je nedílnou součástí našeho systému řízení kvality a pomáhá nám využívat synergie s již existujícími strukturami. Tento přístup slouží ke splnění právních požadavků nařízení EHK OSN o kybernetické bezpečnosti.

Zřídili jsme výbor pro bezpečnost výrobků (*Ausschuss Produktsicherheit*; APS) za účelem komplexního posouzení a účinné eliminace bezpečnostních rizik výrobků pro zákazníka jako uživatele a stanovili jsme jeho odpovědnosti a procesy v koncernových směrnicích. Značky a společnosti koncernu tyto zásady uplatňují formou interních předpisů. V případě bezpečnostních závad, pochybností o dodržování zákonných požadavků nebo problémů s kvalitou týkajících se image značky, APS danou záležitost přezkoumá a rozhodne o vhodné reakci. APS také odpovídá za vyřizování souvisejících dotazů ze strany úřadů. V otázkách kybernetické bezpečnosti poskytuje podporu Rada pro bezpečnost automobilů (*Car Security Board*, CSB), která působí napříč útvary.

Kromě toho jsme v organizaci vytvořili a zřídili ústřední jednotky, které spravují příchozí informace o tématech souvisejících s činností APS, resp. CSB. Zavedli jsme univerzální, transparentní systém řízení a sledování, sloužící k monitorování všech těchto informací v rámci celého koncernu bez účasti zaměstnanců, a to až do rozhodnutí APS. Kromě toho probíhá řada akcí a školení, jejichž cílem je zlepšit povědomí všech zaměstnanců o bezpečnostních rizicích a souladu našich výrobků s právními předpisy. Cílem těchto činností je zabránit rizikům plynoucím z pozdních, chybějících nebo neúplných zpráv a předběžných analýz. Celý proces APS navíc podléhá pravidelnému přezkumu formou interních a externích auditů, jejichž cílem je zajistit dodržování požadavků a tím také minimalizovat rizika vyplývající z rozhodovacího procesu ze strany APS nebo CSB.

Rizika v oblasti IT

Informační technologie (IT), využívané ve všech organizačních jednotkách koncernu Volkswagen, hrají z hlediska koncernu jako globálního poskytovatele mobility stále důležitější roli. S riziky v oblasti IT souvisejí tři cíle ochrany, kterými jsou důvěrnost, integrita a dostupnost. K těmto rizikům patří především neoprávněný přístup k citlivým elektronickým údajům společnosti či zákazníků, změna a vytěžení těchto údajů, jakož i omezení dostupnosti systémů v důsledku poruch, katastrof a nestálé geopolitické situace. Obezřetné zacházení s údaji je klíčovým faktorem pro zachování integrity údajů a bezchybného výkonu systémů.

Vysoké nároky, které klademe na kvalitu našich produktů, uplatňujeme i při nakládání s daty zákazníků a zaměstnanců. Existuje riziko kybernetických útoků, zejména na naše digitální technologie. Právní předpisy, včetně nařízení EHK OSN o kybernetické bezpečnosti (R155), předkládají nové požadavky na vývoj našich vozidel a softwaru. Výrazné dopady mají i na naše IT systémy. Napříč odděleními proto pracujeme na ochraně našich propojených vozidel a služeb mobility. Našimi hlavními principy jsou bezpečnost údajů, transparentnost, IT autonomie a bezpečnost zákazníků při využívání služeb.

V zájmu ochrany firemních a zákaznických údajů před neoprávněným přístupem, úpravami a vytěžením využíváme technologie IT zabezpečení založené na hodnocení rizik, například moderní bezpečnostní systémy pro detekci malwaru a škodlivého chování, které aktualizujeme vždy, když to situace vyžaduje nebo když dojde k incidentu. Příkladem z vykazovaného období byla naše okamžitá reakce na zveřejnění nesprávné konfigurace; bezpečnostní technologie jsme neprodleně aktualizovali, abychom problém vyřešili.

Ochranu dále zvyšujeme omezením přístupových práv do systémů a centrální správy, včetně opakovaných kontrol totožnosti. Zničení dat či narušení provozu eliminujeme na základě analýz dopadů na podnikání prostřednictvím redundantní konstrukce systémů a zálohovacích strategií.

Identifikovaná rizika související s IT jsou pravidelně vyhodnocována dle metodiky stanovené koncernem a reportována představenstvu. Snižování rizik je sledováno na nejvyšší úrovni vedení. Jedná se například o kritické obchodní IT systémy používané v rámci koncernu nebo citlivé údaje, jako jsou údaje o vozidlech či zákaznících.

Zastřešující výbor, složený z pracovníků v oblasti zabezpečení informací, ochrany údajů, podnikové bezpečnosti, právníků a ostatních zúčastněných stran, se zabývá otázkami bezpečnosti informací napříč odděleními a je podřízen přímo představenstvu koncernu. Technická opatření jsou doplněna řadou osvětových opatření a školení pro zaměstnance, jakož i krizovými simulacemi, které vytvářejí a zvyšují povědomí o bezpečnosti informací a školí, jak správně jednat v případě nouze.

K ochraně IT prostředí využíváme technologie, které jsou na trhu běžné a odpovídají nejnovějšímu stavu techniky, přičemž dodržujeme standardy platné napříč podnikem. Abychom zajistili jejich budoucí životaschopnost, neustále je standardizujeme a obnovujeme. Průběžné navyšování podílu automatizace přispívá ke spolehlivosti procesů a kvality zpracování.

Pokračující rozvoj a využívání procesů řízení IT v rámci celého koncernu, zejména další standardizace procesu řízení rizik v oblasti IT a informační bezpečnosti, rovněž pomáhá včas odhalovat slabá místa a účinně snižovat relevantní rizika nebo jim předcházet.

V neposlední řadě se zaměřujeme na průběžný rozvoj bezpečnostních opatření napříč koncernem a to s cílem odhalit, odvrátit a řešit kybernetické hrozby. Stále důležitější roli v tomto ohledu hraje také umělá inteligence.

Rizika plynoucí z mediálních dopadů

Obraz koncernu Volkswagen a jeho značek je jedním z nejdůležitějších aktiv a tvoří základ dlouhodobého hospodářského úspěchu. Naše politika a strategická orientace v oblastech, jako je důvěryhodnost, etika, udržitelnost a ochrana klimatu, je v centru veřejného zájmu. Jedním ze základních principů našich podnikatelských aktivit je proto věnovat zvláštní pozornost zákonným požadavkům a etickým zásadám a nepřetržitě kontrolovat jejich dodržování. Jsme si však vědomi, že zneužití nebo trestné činy jednotlivců a výsledné poškození dobré pověsti nikdy nelze zcela zabránit. Reakce médií mohou mít negativní dopad na image koncernu Volkswagen a jeho značek. Naše transparentní komunikace a také naše reakce na krizové situace pomáhají zmírnit dopad negativních reakcí médií.

Ekologická a sociální rizika

V této kategorii rizika je pravděpodobnost výskytu hodnocena jako střední (v předchozím roce vysoká) a případný rozsah škod jako střední (v předchozím roce střední).

Nejvýznamnější rizika dle procesu QRP vyplývají z nedodržování předpisů týkajících se emisí CO_2 a programů souvisejících s transformací pro budoucnost.

Personální rizika

Máme k dispozici řadu nástrojů, jak čelit hospodářským rizikům a náhlým změnám trhu, konkurenci i nedostatečným dodávkám dílů. Tyto nástroje umožňují koncernu Volkswagen pružně reagovat na výkyvy v objemu zakázek – jak v případě jejich poklesu, tak při zvýšení poptávky po našich výrobcích. Jedním z těchto nástrojů jsou fondy pracovní doby, které se plní v době potřebných přesčasů a snižují se v klidnějších dobách, což umožňuje našim závodům přizpůsobit svou výrobní kapacitu za pomoci opatření, mezi která patří dodatečné směny, odstávky, model pružné pracovní doby, jakož i zákonem upravené nástroje (zkrácená pracovní doba).

Využití dočasných pracovníků nám umožňuje plánovat ještě pružněji. Všechna tato opatření pomáhají koncernu Volkswagen udržovat stálou pracovní sílu, která je obecně stabilní i v situacích, kdy je poptávka proměnlivá. Kromě toho existuje riziko, že podmínky nových nebo stávajících kolektivních smluv nepřinesou nezbytné úspory nákladů pro přijaté programy zvyšování efektivity. Tomuto riziku čelíme mimo jiné důsledným sledováním cílů dohodnutých stranami kolektivního vyjednávání a mezinárodně koordinovaným řízením kolektivního vyjednávání v rámci celého koncernu Volkswagen po celém světě.

Odborná kompetence a individuální připravenost zaměstnanců k osobnímu nasazení jsou naprosto nezbytným předpokladem úspěchu koncernu Volkswagen. Riziku, že nebudeme schopni rozšířit požadované kompetence v různých profesních skupinách koncernu, čelíme strategicky orientovaným a holisticky koncipovaným rozvojem lidských zdrojů, který otevírá atraktivní možnosti vzdělávání a rozvoje pro všechny zaměstnance. Posílením vzdělávacích programů, zejména na našich mezinárodních pobočkách, jsme schopni adekvátně řešit otázky technologických změn a strukturální transformace automobilového průmyslu.

S cílem čelit potenciálnímu riziku nedostatku kvalifikovaných odborníků – zejména v oblasti digitalizace a IT – neustále rozšiřujeme náborové prostředky. Například naše systematické řízení vztahů s talenty nám umožňuje navázat kontakt s kvalifikovanými kandidáty ze strategicky relevantních cílových skupin a vybudovat mezi nimi a koncernem dlouhodobé pouto. Kromě duálního odborného vzdělávání si zajišťujeme vysoce kvalifikované a motivované zaměstnance pomocí speciálních iniciativ, mimo jiné studijních programů *Studium im Praxisverbund* či neziskové instituce École 42 ve Wolfsburgu, Berlíně a Praze, jejíž provoz Volkswagen dotuje. Systematickým zvyšováním naší atraktivity jako zaměstnavatele jsme schopni získat talentované lidi v oborech, které jsou důležité pro naši budoucnost, například v elektrotechnice, chemii nebo informačních technologiích. Pomocí uvedených postupů chceme zajistit, aby naše poptávka po kvalifikovaných pracovnících byla pokryta i v době, kdy je jich obecně nedostatek.

Rizika spojená s fluktuací zaměstnanců a ztrátou odbornosti – například v důsledku odchodu do důchodu – minimalizujeme intenzivním plánováním nástupnictví a odborným vzděláváním specifickým pro dané oddělení.

Postupující digitalizace našich personálních procesů s sebou přináší rizika týkající se zpracování osobních údajů, ale také systémová zlepšení umožňující koncernu při zpracování osobních údajů zajistit dodržování zákonů na ochranu osobních údajů. Koncern Volkswagen si je vědom své odpovědnosti při zpracování těchto údajů. Aby proces zpracování probíhal způsobem, který odpovídá požadavkům na ochranu údajů, řešíme příslušná rizika implementací komplexních opatření v rámci systému řízení ochrany údajů.

Dodržování zákonných požadavků, identifikace a hodnocení rizik souvisejících s prací, stanovení vhodných opatření a sledování jejich účinnosti tvoří základ úspěšných opatření v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přispívá k péči o zdraví našich zaměstnanců jako součásti společnosti. Zajištění bezpečného a zdravého pracovního prostředí je klíčovou součástí udržitelného řízení podniku, zejména v době jeho transformace. Je také důležitou součástí atraktivity zaměstnavatele, neboť pomáhá účinně snížit související rizika a minimalizovat narušení procesů a prostoje ve výrobě.

Požadavky na ochranu životního prostředí

Nařízení EU č. 2019/631 na rok 2020 a následující období stanoví specifické cíle emisí CO_2 pro výrobce týkající se všech nových modelů osobních a lehkých užitkových vozů. Toto nařízení je významnou součástí evropské právní úpravy ochrany klimatu a tvoří tak směrodatný regulační rámec pro návrh a prodej produktů všech výrobců automobilů, kteří působí na evropských trzích.

U nových osobních vozů ve 27 členských státech EU, včetně Norska a Islandu (EU27+2), bude od roku 2025 požadováno snížení emisí CO_2 o 15 % a od roku 2030 o 55 %. U nových lehkých užitkových vozidel bude požadováno snížení o 15 % (2025), resp. 50 % (2030).

Pro rok 2035 se cíl snížení emisí CO_2 ve výši 100 % vztahuje na nové osobní automobily a lehké užitkové vozy. Výchozím bodem pro výpočet je v každém případě hodnota WLTP vozového parku v roce 2021. Těchto přísnějších cílů lze v podstatě dosáhnout pouze prostřednictvím rostoucího podílu elektrických vozidel. Evropská komise plánuje tyto cíle přehodnotit v rámci revize uhlíkového trhu pro rok 2026.

Pokud příslušný cíl pro vozový park nebude splněn, může Komise uložit poplatek za překročení emisí ve výši 95 € za každý gram překročení emisí CO_2 na nově registrované vozidlo.

Předpisy upravující spotřebu paliva nových vozů jsou zaváděny také mimo EU, například v Brazílii, Číně, Spojeném království, Indii, Japonsku, Kanadě, Mexiku, Saúdské Arábii, Švýcarsku, Jižní Koreji, Tchaj-wanu, Novém Zélandu, Austrálii a USA.

V Číně dochází k postupnému zpřísňování regulace spotřeby paliva s cílem dosáhnout v roce 2025 průměrné spotřeby 4,6 l/100 km. Pro období po roce 2025 jsou očekávána přísnější pravidla. Kromě legislativy týkající se spotřeby paliva vozového parku platí v Číně tzv. kvóta pro vozidla na novou energii. Podle ní musí každý výrobce zvýšit podíl elektromobilů na celkovém objemu výroby nebo dovozu. V roce 2024 činila tato kvóta 28 % a musela být splněna elektromobily na baterie, plug-in hybridy nebo palivovými články. Pro rok 2025 bude kvóta zvýšena na 38 %. Na období po roce 2025 zatím žádné údaje o možných cílech neexistují.

V USA jsou roční cíle v oblasti emisí CO_2 a účinnosti, jež musí vozový park nových osobních a lehkých užitkových vozidel splňovat, stanoveny právními předpisy o skleníkových plynech (GHG) a o průměrné spotřebě paliva (CAFE). Flexibilitu při dosahování stanovených cílů umožňuje skutečnost, že účinnost se vykazuje za několik let, spolu s možností nákupu kreditů. V případě nesplnění cílů mohou být odpovědnými orgány uloženy mimořádné platby a/nebo může být zakázána registrace vozidel – v závislosti na znění příslušných předpisů. V prosinci 2021 zveřejnila předchozí vláda nové cíle emisí CO_2 pro vozový park na období 2022 až 2026. Průměrná hodnota pro celý vozový park osobních a lehkých užitkových vozidel má být snížena ze 137 g CO_2/km v roce 2022 na 106 g CO_2/km v roce 2026. Cíle účinnosti CAFE pro roky 2024 až 2026 byly oznámeny na jaře 2022. Minulá vláda stanovila cíl, že do roku 2030 bude mít 50 % všech prodaných nových automobilů elektrický pohon. Cíle týkající se emisí skleníkových plynů a spotřeby paliva vozového parku na období 2027 až 2032 byly řádným způsobem zveřejněny v roce 2024. V roce 2032 má celý vozový park osobních a lehkých užitkových vozidel dosáhnout průměrné hodnoty 53 g CO_2/km a účinnosti 51,4 mil/galon. Kalifornie a další státy USA, jež uplatňují kalifornské nařízení o vozidlech s nulovými emisemi, musí kromě toho splnit podíl elektrifikace nového vozového parku, který se každý rok zvyšuje. Cílem je dosáhnout úplné elektrifikace všech osobních vozů a lehkých užitkových vozů do roku 2035. Očekává se, že za současné vlády dojde k přezkoumání stávající specifikace vozového parku.

V důsledku neustále rostoucího množství nařízení o spotřebě paliva a emisích CO_2 produkovaných vozovými parky je nezbytné využívat na všech dotčených trzích nejnovější technologie mobility. Zároveň jsou stále běžnější elektrifikované i ryze elektrické pohony. Koncern Volkswagen úzce koordinuje plánování technologií a produktů s jednotlivými značkami, aby předešel mimo jiné nesplnění cílů v oblasti hodnot vozového parku, což by vedlo ke vzniku značných finančních závazků. Pro dosažení cílů koncernu jsou však rozhodující technologické a finanční možnosti, což se odráží mimo jiné v naší strategii pohonů a paliv.

Kromě technických opatření a elektrifikace portfolia je možné využít také mechanismy definované v příslušných právních předpisech, jako je například vytváření emisních fondů v Evropě nebo obchodování s emisními kredity v USA a Číně. Právní předpisy umožňují další flexibilitu specifickou pro jednotlivé regiony, která podpoří dosažení stanovených cílů, jako například:

- dodatečné inovativní technologie zabudované ve vozidle, jež snižují spotřebu paliva mimo zkušební cyklus, jsou způsobilé pro získání kreditů (tzv. ekologické inovace/kredity mimo cyklus),
- udělování vícenásobných kreditů (tzv. superkredity) za vysoce ekologická vozidla,
- specifická pravidla pro malovýrobce a specializované výrobce.

K důležitým evropským nařízením patří také projekt Real Driving Emissions (RDE) pro osobní vozy a lehká užitková vozidla. Nové jednotné limity emisí oxidu dusíku a jemných prachových částic v reálném provozu se na území EU uplatňují od září 2017. Tímto se testovací metoda RDE zásadně odlišuje od stále platné normy Euro 6, podle níž jsou závazné limity ve zkušebně. RDE si klade za cíl především zlepšit kvalitu ovzduší v městských aglomeracích a v blízkosti dopravních komunikací. Toto nařízení bude mít za následek zvýšení požadavků na systémy pro čištění výfukových plynů u osobních a lehkých užitkových vozů. Přísnější procesy a požadavky RDE vyústily v určité výzvy, například co se testovacích kritérií a homologace týče. Následná legislativa týkající se emisí (Euro 7) byla dokončena na konci roku 2023. Konečné znění nařízení bylo zveřejněno v Úředním věstníku v dubnu 2024. Tato nová právní úprava je závazná od listopadu 2026 pro nové typy vozidel a od listopadu 2027 pro všechna nová vozidla.

Mezi další významné právní úpravy na úrovni EU, které se týkají automobilového odvětví, patří:

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES o dostupnosti informací pro spotřebitele při prodeji nových osobních automobilů, která bude uvedena do souladu s nařízením (EU) 2017/1151,
- směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění právní předpisy o jakosti paliv, a která zavádí požadavky na energetickou účinnost při výrobě paliv (FQD – 2009/30/ES),
- směrnice o obnovitelné energii (RED – EU 2023/2413) zavádějící kritéria udržitelnosti, která obsahuje vyšší kvóty pro pokročilá biopaliva a e-paliva (RFNBOs),
- návrh na revizi (COM/2021/563) směrnice o zdanění energetických produktů a elektřiny (2003/96/ES), která má aktualizovat minimální sazby zdanění pro všechny energetické produkty a elektřinu.

Debaty o zákazu provozu vozidel s dieselovým motorem v Německu ztratila na intenzitě vzhledem k výraznému zlepšení výsledků měření kvality ovzduší. V roce 2024 byly poprvé splněny všechny limity kvality ovzduší. Záležitost se již stala i předmětem soudních řízení. Některá německá města zavedla zónový zákaz provozu pro starší vozidla, jako jsou diesely s normou Euro 4/IV. V této souvislosti jsou předkládány argumenty, že pouze zákaz vjezdu pro vozidla s dieselovými motory přinese potřebné bezprostřední snížení emisí NO_2. Výše uvedená debata by mohla negativně ovlivnit prodej vozidel s dieselovým motorem a vést k finančním závazkům a případným požadavkům ze strany odpovědných úřadů.

V řadě ostatních zemí již byly místní zákazy používání vozidel se vznětovými motory zavedeny, avšak týkají se především starších vozidel s nižšími emisními normami. Jedním z příkladů je regulace v Belgii, která vedla k omezení provozu starších vozů ve větších městech. Kromě metropolí, jako je Paříž a Londýn, diskutují o případném zákazu vozidel se spalovacími motory také jednotlivé státy.

Po celém světě podléhají užitková vozidla stále přísnějším environmentálním a dalším předpisům. Cíl dosažení klimatické neutrality do roku 2050 stanovený pro 27 členských států EU v Evropské zelené dohodě a související ambiciózní cíle snížení emisí uhlíku do roku 2030 (obecné snížení emisí CO_2 v EU nejméně o 55 % do roku 2030 a o 90 % do roku 2040 ve srovnání s úrovněmi z roku 1990) představují pro společnost TRATON a celý sektor těžkých užitkových vozidel velkou výzvu.

V polovině roku 2024 stanovila EU v novém nařízení (EU) 2024/1610 (nařízení o CO_2) nové ambiciózní cíle pro výrobce těžkých užitkových vozidel s cílem snížit emise CO_2 v Evropě v průběhu tohoto a příštího desetiletí. Tím byl potvrzen stávající cíl pro rok 2025, kterým je snížení emisí CO_2 těžkých nákladních vozidel o hmotnosti nad 16 tun o 15 %. EU však zvýšila cíl snížení emisí do roku 2030 z 30 % na 45 % a stanovila pro tato vozidla cíl snížení emisí o 65 % do roku 2035 a o 90 % do roku 2040, a to na základě referenční hodnoty z období od července 2019 do června 2020. Tyto cíle budou rovněž rozšířeny na podskupiny užitkových vozidel nad 5 t, včetně meziměstských autobusů a autokarů. Některá speciální vozidla jsou nadále osvobozena. V zájmu urychlení zavádění městských autobusů s nulovými emisemi EU rovněž rozhodla, že všechny nové městské autobusy musí být od roku 2035 bezemisní, přičemž pro rok 2030 byl stanoven prozatímní cíl 90 %. Nebudou-li tyto emisní cíle splněny, budou od roku 2025 ukládány pokuty ve výši 4 250 € za každý gram CO_2/tunokilometr (tkm) nadměrných emisí.

V EU byla přijata nová emisní norma Euro 7 pro omezení škodlivých emisí, jako jsou oxidy dusíku (NO_x) nebo částice z výfukových plynů vozidel, a příslušné právní předpisy byly zveřejněny v Úředním věstníku EU v květnu 2024. Zavedení této normy představuje výzvu jak z hlediska limitních hodnot, tak z hlediska testovacích metod. Mnoho technických podrobností ještě musí být definováno v sekundární legislativě.

Společnost TRATON je rovněž ovlivněna novým nařízením týkajícím se emisí NO_x a možným dalším zpřísněním předpisů o emisích uhlíku v USA. Americká Agentura pro ochranu životního prostředí (EPA) již zavedla přísnější limity CO_2 pro těžká užitková vozidla. Nové předpisy stanoví, že v zájmu dosažení stanovených klimatických cílů musí být do roku 2032 významný podíl těžkých užitkových vozidel bez emisí. Na začátku roku 2023 schválila Kalifornská rada pro ochranu ovzduší (CARB) nařízení Advanced Clean Fleet (ACF), které vyžaduje, aby majitelé vozových parků přešli na vozidla s nulovými emisemi. Některé požadavky na vozové parky vstoupily v platnost v roce 2024, ale liší se podle odvětví. ACF také stanoví, že do roku 2036 musí být všechny nákladní automobily prodávané v Kalifornii bezemisní. Vzhledem k tomu může společnost TRATON podléhat odlišným regulačním normám v jednotlivých amerických státech a v USA obecně, což znamená, že emisní předpisy vstoupí v platnost v různých termínech a s různou mírou přísnosti.

Čína již v roce 2023 zavedla emisní normu China 6 (CN 6) pro těžká užitková vozidla ve snaze snížit emise znečišťujících látek. V červenci 2025 zde rovněž vstoupí v platnost nové limity spotřeby paliva Stage IV, stejně jako plán kreditů pro vozidla využívající nové zdroje energie, který má být zaveden od roku 2026 s cílem snížit emise uhlíku u všech užitkových vozidel. Dochází k rychlému vývoji nových předpisů a revizi stávajících předpisů, zejména v oblasti pokročilých asistenčních systémů pro řidiče, inteligentních a propojených vozidel a vozidel využívajících nové zdroje energie.

Přizpůsobování užitkových vozidel novým emisním normám je technicky náročné a nákladné, zejména s ohledem na často protichůdné předpisy týkající se emisí CO_2 a ostatních znečišťujících látek ze spalovacích motorů. Využití nových technologií ke snížení emisí uhlíku a dalších výfukových plynů je nezbytné ke splnění cílů stanovených pro EU, Severní Ameriku a Čínu. Společnost TRATON proto vynakládá značné investice do alternativních pohonů šetrných ke klimatu – zejména do bateriových elektrických pohonů užitkových vozidel.

Segment energetiky podléhá řadě zvláštních předpisů o ochraně životního prostředí. Mezinárodní námořní organizace (IMO) například vydala Mezinárodní úmluvu o prevenci znečišťování moří způsobeného loděmi (MARPOL – MARine POLlution), která se vztahuje na lodní motory. Podle MARPOL ANNEX VI se přípustné emise snižují postupně; snížení obsahu síry v lodních palivech bylo v posledních letech zavedeno celosvětově. Obzvláště přísné ekologické předpisy pro kontrolu emisí platí v Evropě a USA/Kanadě. Plánuje se rozšíření na další regiony, mimo jiné Středomoří nebo Japonsko, diskutuje se také o dalších oblastech či územích, jako je Černé moře, Aljaška, Austrálie nebo Jižní Korea. Kromě toho platí například emisní limity dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2016/1628 a dle nařízení americké agentury pro ochranu životního prostředí (Environmental Protection Agency, EPA).

V odborných orgánech i na veřejnosti důrazně prosazujeme „obrat v námořní energetice". Jako první krok podporujeme přechod na zkapalněný zemní plyn (LNG) jako palivo pro námořní aplikace a nabízíme dvoupalivové a plynové motory pro nová i modernizovaná plavidla. Pro dlouhodobý klimaticky neutrální provoz oceánských plavidel prosazujeme technologii „power-to-X", která přeměňuje přebytky udržitelně vyrobené elektřiny na uhlíkově neutrální plyn nebo kapalné palivo, zejména vodík, metanol nebo čpavek.

Pokud jde o stacionární zařízení, existuje na celém světě velké množství vnitrostátních předpisů, které omezují přípustné emise v jednotlivých případech. V roce 2008 stanovil koncern Světové banky limity pro plynové a dieselové motory v pokynech pro ochranu životního prostředí, zdraví a bezpečnosti pro tepelnou energetiku (Environmental, Health, and Safety Guidelines for Thermal Power Plants). Tyto pokyny, které jsou v současné době předmětem revize, jsou povinny uplatňovat státy, jež nepřijaly žádnou relevantní národní legislativu, případně zavedly mírnější požadavky. Kromě toho schválilo OSN již v roce 1979 Úmluvu o dálkovém znečišťování ovzduší přesahujícím hranice států *(Convention on Long-range Transboundary Air Pollution)*, kterou se pro signatářské státy (včetně všech členských zemí EU, dalších států východní Evropy, USA a Kanady) stanovují limity celkového množství emisí a limity oxidu dusíku.

I tyto limity mají být revidovány. Při rozvoji výrobního programu v segmentu power engineeringu je jedním z hlavních cílů zvyšování účinnosti a snižování emisí zařízení a systémů. Při dodržování současných i budoucích emisních požadavků pracujeme na řadě inovativních energetických řešení, která aktivně ovlivňují změny klimatu.

PRÁVNÍ RIZIKA

V této kategorii rizika je pravděpodobnost výskytu hodnocena jako střední (v předchozím období nízká), případný rozsah škod jako vysoký (v předchozím období vysoký).

Nejvýznamnější rizika dle QRP vyplývají z problematiky dieselových motorů.

Právní spory

Volkswagen AG a společnosti, v nichž má přímý nebo nepřímý podíl na základním kapitálu, jsou účastníky řady právních sporů a úředních řízení na národní i mezinárodní úrovni. K takovým právním sporům a řízením dochází mimo jiné v souvislosti s výrobky či službami, nebo ve vztahu k zaměstnancům, orgánům veřejné moci, obchodníkům, investorům, zákazníkům, dodavatelům nebo jiným smluvním stranám. Pro společnosti, které jsou účastníky sporů a řízení, z nich mohou vyplynout platební závazky, jakými jsou např. pokuty, či jiné závazky a následky. Zejména může dojít k povinnosti zaplatit značné náhrady újmy či sankční náhrady újmy a provést nákladná opatření. Konkrétně odhadnout objektivně hrozící následky často není možné vůbec či jen velmi omezeně.

Po celém světě probíhají různá soudní řízení, jejichž předmětem jsou údajné nároky související s výrobky uplatňované zákazníky buď individuálně, nebo ve skupinových žalobách. Tyto nároky jsou zpravidla založeny na tvrzeních týkajících se vad na vozidlech, včetně dílů dodávaných subdodavateli koncernu Volkswagen.

Kromě toho mohou vyvstat rizika v souvislosti s dodržováním zákonných, resp. regulatorních požadavků. To platí zejména v případech, v nichž existuje prostor pro posouzení a může dojít k odlišnému výkladu ze strany koncernu Volkswagen a příslušných úřadů.

Společnosti koncernu Volkswagen v rámci své podnikatelské činnosti nepřetržitě komunikují s úřady, mezi jinými se Spolkovým úřadem pro motorová vozidla (*Kraftfahrt-Bundesamt,* KBA). Jak úřady v konkrétním případě posoudí určité skutkové a právní otázky, nelze s jistotou předpovědět. Z tohoto důvodu nelze definitivně vyloučit, že především určité vlastnosti vozidla a/nebo aspekty schválení typu mohou být posouzeny jako vadné nebo nepřípustné. Jedná se obecně o otázku úředního posouzení v konkrétním případě.

Srovnatelný problém vyplývá z napětí mezi rozdílnými vnitrostátními a mezinárodními zákonnými nebo regulačními požadavky týkajícími se povinností předávat informace nebo dokumenty na jedné straně a mandáty na ochranu soukromí podle vnitrostátního a mezinárodního práva na ochranu údajů na straně druhé. V těchto otázkách radí koncernu Volkswagen externí advokátní kanceláře, aby se i přes někdy nejasný stav právních předpisů co nejvíce zabránilo porušování předpisů.

Soudní spory mohou dále vyplynout z požadavků na rozsáhlejší opatření na ochranu klimatu nebo z údajně neúplných zveřejněných informací o dopadech změny klimatu. Reakce koncernu Volkswagen na toto riziko zahrnuje mimo jiné certifikaci dekarbonizačních cílů, které si sám stanovil, prostřednictvím nezávislých a mezinárodně uznávaných organizací a systematické sladění nefinančního výkaznictví s požadavky zákona a kapitálových trhů.

Rizika mohou také vyplývat z řízení o porušení práv duševního vlastnictví, včetně patentů, ochranných známek nebo jiných práv třetích subjektů, zejména v Německu před Jednotným patentovým soudem a v USA.

V případě obvinění či rozhodnutí, že koncern Volkswagen porušil práva duševního vlastnictví třetích subjektů, může být koncernu např. uložena povinnost zaplatit náhradu újmy, změnit výrobní postupy, upravit výrobky, nebo se zdržet prodeje určitých výrobků, což může vést k omezení či přerušení výroby.

Dále mohou právní rizika vyplynout z protiprávního jednání jednotlivců, které však nemůže zcela vyloučit ani sebelepší systém řízení compliance.

V případech, kdy to bylo zvládnutelné a ekonomicky účelné, byla k pokrytí těchto rizik v přiměřeném rozsahu sjednána pojistná ochrana. Pro známá a ocenitelná rizika byly na základě tehdejšího stavu znalostí v nutném případě tvořeny přiměřené rezervy, resp. zveřejněny informace o podmíněných závazcích. Vzhledem k tomu, že některá rizika nelze ocenit vůbec či jen v omezeném rozsahu, nelze vyloučit vznik dokonce významných škod, které nebudou kryty pojištěním, resp. vytvořenými rezervami. To platí například pro odhady právních rizik v souvislosti s problematikou dieselových motorů.

Částky uváděné v rámci zveřejněných řízení označují, není-li výslovně uvedeno jinak, pouze příslušný hlavní nárok. K vedlejším nárokům, jakými jsou např. úroky a náklady řízení, se obecně nepřihlíží.

Problematika dieselových motorů

Dne 18. září 2015 informovala americká AGentura pro ochranu životního prostředí (Environmental Protection AGency, EPA) prostřednictvím oznámení o porušení předpisů („Notice of Violation“) veřejnost o tom, že při emisních testech, které byly provedeny u některých vozů s 2,0l dieselovými motory koncernu Volkswagen v USA, byly zjištěny nesrovnalosti při měření emisí oxidu dusíku (NO_x). Společnost Volkswagen AG v této souvislosti oznámila, že u dieselových motorů typu EA 189 byly zaznamenány nápadné rozdíly mezi údaji při testování, resp. v reálném provozu a že tento typ motoru byl celosvětově instalován do přibližně jedenácti milionů vozidel. Dne 2. listopadu 2015 vyhlásila EPA v další výzvě „Notice of Violation“, že byly zjištěny nesrovnalosti také u softwaru nainstalovaného v amerických vozech s dieselovým motorem typu V6 se zdvihovým objemem 3,0 l.

Problematika dieselových motorů je založena na – podle právního názoru společnosti Volkswagen AG pouze podle práva USA nepřípustné – modifikaci součástí softwaru dotyčných řídících jednotek motoru pro dieselový agregát EA 189 vyvinutý v minulosti společností Volkswagen AG. Tato softwarová funkce byla vyvíjena a implementována od roku 2006 bez vědomí členů představenstva. Členové představenstva se o vývoji a implementaci této softwarové funkce nedozvěděli až do léta roku 2015.

Dále neexistují poznatky o tom, že osobám odpovědným za sestavení samostatné a konsolidované účetní závěrky za rok 2014 bylo v návaznosti na zveřejnění studie rady International Council on Clean Transportation v květnu 2014 oznámeno, že podle práva USA nepřípustné „odpojovací zařízení“ je příčinou vysokých emisí NO_x v případě určitých amerických vozidel s dieselovým motorem typu EA 189 se zdvihovým objemem 2,0 l. Osoby odpovědné za sestavení samostatné a konsolidované účetní závěrky za rok 2014 naopak k datu sestavení samostatné a konsolidované účetní závěrky za rok 2014 očekávaly, že náklady na řešení této problematiky budou poměrně nízké. V průběhu léta roku 2015 bylo jednotlivým členům představenstva společnosti Volkswagen AG postupně zřejmé, že nesrovnalosti v USA byly způsobeny modifikací součástí řídící jednotky motoru, která byla identifikována jako podle práva USA nepřípustné „odpojovací zařízení“. To vyústilo ve zveřejnění existence „odpojovacího zařízení“ koncernem Volkswagen vůči EPA a California Air Resources Board (CARB) – útvaru Úřadu životního prostředí státu Kalifornie – dne 3. září 2015. Náklady pro koncern Volkswagen v důsledku výše uvedené záležitosti (náklady svolávacích akcí, náklady na modifikace a sankce) se podle tehdejších odhadů odpovědných osob, které se danou věcí zabývaly, pohybovaly na úrovni, jež se svým rozsahem zásadně nelišila od dřívějších případů, které se dotýkaly jiných automobilových výrobců. Situace se proto vzhledem k obchodním aktivitám koncernu Volkswagen celkově jevila jako zvládnutelná. Toto posouzení společnosti Volkswagen AG vycházelo mimo jiné z poradenství právní kanceláře v USA zabývající se otázkami registrace vozidel, podle něhož se v minulosti podobné případy podařilo vyřešit dohodou s americkými úřady.

Teprve poté, co EPA 18. září 2015, k tehdejšímu překvapení představenstva společnosti, zveřejnila příslušné oznámení („Notice of Violation"), začala se celá situace jevit v naprosto odlišném světle.

Členové představenstva AUDI AG, kteří byli v daném čase ve funkci, rovněž prohlásili, že nevěděli o používání softwaru „odpojovacího zařízení", který byl zakázán americkým právem u motorů typu T6 3,0 l TDI, dokud EPA v listopadu 2015 nevydala oznámení o porušení předpisů.

V rámci koncernu Volkswagen odpovídá společnost Volkswagen AG za vývoj čtyřválcových vznětových dieselových motorů a společnost AUDI AG odpovídá za vývoj šestiválcových a osmiválcových vznětových dieselových motorů.

V důsledku problematiky dieselových motorů bylo v různých zemích zahájeno mnoho soudních a správních řízení. V mezidobí se koncernu Volkswagen podařilo dosáhnout významných pokroků a ukončit mnoho z těchto řízení. V USA uzavřela společnost Volkswagen AG a některé přidružené společnosti dohody o vyrovnání s různými vládními úřady a soukromými žalobci, kteří byli zastoupeni tzv. řídícím výborem žalobců *(Plaintiffs Steering Committee)* v rámci soudního sporu týkajícího se vícero soudních okresů *(Multidistrict Litigation)* v americkém státě Kalifornie. V případě těchto dohod se jedná mimo jiné o různé dohody o smíru (Partial Consent Decrees) a soudní dohodu Plea Agreement, jejímž prostřednictvím došlo k urovnání určitých civilněprávních nároků a trestněprávních požadavků podle federálního práva USA a podle práva jednotlivých států USA v souvislosti s problematikou dieselových motorů. Přestože koncern Volkswagen je pevně rozhodnut splnit závazky vyplývající z těchto dohod, nelze porušení těchto závazků zcela vyloučit. Případné porušení by mohlo podle ustanovení dohod vést k podstatným sankcím a případně dalším pokutám, trestněprávním sankcím a zdržovací povinnosti.

Koncern Volkswagen nabízí celosvětově prakticky pro všechna vozidla s dieselovými motory typu EA 189 po dohodě s příslušnými úřady technická opatření. Spolkovým úřadem pro motorová vozidla (KBA) pro všechny klastry (skupiny vozidel) v rámci své působnosti konstatoval, že s prováděním technických opatření nejsou spojeny negativní změny v ohledně spotřeby paliva, emisí CO_2, výkonu motoru, maximálního točivého momentu a hlukových emisí.

Na základě studií provedených společností AUDI AG, jejichž cílem bylo zkontrolovat možné nesrovnalosti a potenciál pro dodatečné vybavení všech dieselových konceptů, byla opatření navržená společností AUDI AG úřadem KBA přijata pro modely V6 a V8 TDI, a následně realizována v rámci vyhlášených svolávacích akcí. AUDI AG nadále předpokládá, že celkové náklady na probíhající svolávací akci vyhlášenou v červenci 2017, založenou převážně na softwarovém řešení, budou uhrazeny z rezervy vytvořené na pokrytí daného rizika. V mezidobí společnost AUDI AG vyvinula další aktualizaci softwaru pro dotčené pohonné jednotky a po schválení úřadem KBA je již nainstalovala do velkého počtu vozidel dotčených zákazníků.

Možné dopady na finanční pozici a výkonnost koncernu Volkswagen mohou v souvislosti s problematikou dieselových motorů vzniknout zejména v následujících právních oblastech:

1. Trestní a správní řízení celosvětově (mimo USA/Kanadu)

V některých zemích byla zahájena trestní/přestupková řízení a/nebo správní řízení. Trestní řízení pro hlavní skutkové podstaty je vedeno státními zastupitelstvími v Braunschweigu a v Mnichově.

V září 2021 začal Zemský soud v Braunschweigu projednávat obžalobu několika současných nebo bývalých zaměstnanců společnosti Volkswagen AG kvůli obvinění z podvodu v souvislosti s problematikou dieselových motorů typu EA 189. V současné době není jasné, jak dlouho bude soudní řízení trvat. Řízení proti bývalému předsedovi představenstva společnosti Volkswagen AG bylo od výše uvedené věci odděleno a poté spojeno Zemským soudem v Braunschweigu do společného řízení s jiným řízením proti témuž bývalému předsedovi představenstva, které bylo původně předběžně zastaveno a týkalo se podezření z manipulace s trhem v souvislosti s nesplněním povinnosti zveřejnění informací na kapitálovém trhu. Krátce po svém zahájení ve třetím čtvrtletí 2024 bylo hlavní řízení opět přerušeno. Nelze předvídat, kdy bude hlavní řízení obnoveno.

Státní zastupitelství v Braunschweigu již nevede žádné vyšetřování týkající se společnosti Volkswagen AG v souvislosti s výše uvedeným řízením.

Zemský soud Mnichov II shledal v červnu roku 2020 přípustnou obžalobu státního zastupitelství Mnichov II proti bývalému předsedovi představenstva společnosti AUDI AG mimo jiné kvůli obvinění z podvodu v souvislosti s problematikou dieselových motorů typu 3.0 l a 4.2 l TDI a nařídil hlavní líčení. Hlavní líčení před Zemským soudem Mnichov II bylo ukončeno v červnu 2023 a bývalý předseda představenstva společnosti AUDI AG a další dva obžalovaní byli odsouzeni k trestům odnětí svobody, jejichž výkon byl v každém případě odložen. Mezi podmínky podmíněného propuštění patří zaplacení soudem stanovené částky. Rozsudek ještě není pravomocný. Všichni tři žalovaní podali odvolání. Státní zastupitelství rovněž podalo odvolání proti rozsudku v neprospěch jednoho z obžalovaných.

V srpnu 2020 vzneslo státní zastupitelství Mnichov II další obžalobu také proti třem bývalým členům představenstva AUDI AG mimo jiné kvůli obvinění z podvodu v souvislosti s problematikou dieselových motorů 3.0 l a 4.2 l TDI. Zemský soud Mnichov II, který musí rozhodnout o přijetí obžaloby, mezitím definitivně zastavil řízení proti jednomu ze tří obžalovaných bývalých členů představenstva společnosti AUDI AG pod podmínkou zaplacení částky stanovené soudem. Zemský soud Mnichov II dosud nerozhodl, zda vyhoví obžalobě proti dalším dvěma bývalým členům představenstva společnosti AUDI AG.

Úřad KBA jako příslušný homologační orgán průběžně testuje kritické funkce modelů vozidel značek Audi, Volkswagen a Porsche. Považuje-li úřad KBA určité funkce za nepřípustné, jsou dotčená vozidla v rámci nařízeného opatření svolána, nebo je jejich typová shoda obnovena v rámci dobrovolné servisní akce.

V rozsudku z července a listopadu 2022 Evropský soudní dvůr rozhodl, že tzv. teplotní okno (tj. recirkulace výfukových plynů závislá na teplotě) funkční při venkovní teplotě mezi 15 °C a 33 °C představuje nepřípustné zařízení. V této souvislosti ESD zformuloval nové, nepsané kritérium, podle kterého je teplotní okno, ač slouží k prevenci náhlého a mimořádného poškození motoru, nepřípustné, pokud je aktivní „po většinu roku za skutečných jízdních podmínek převládajících na území Evropské unie“. Úřad KBA zahájil formální správní řízení týkající se některých motorů první a druhé generace typu EA 896 používaných v určitých starších modelech, jakož i jednotlivých modelů vozidel s motory typu EA 189. V červenci a říjnu 2023 vydal KBA dvě rozhodnutí týkající se společnosti AUDI AG, v nichž uvádí, že původně integrovaná verze teplotního okna v některých dotčených vozidlech nesplňuje nové kritérium ESD pro dopravní technologie. AUDI AG podala proti oběma rozhodnutím odvolání, což znamená, že nejsou pravomocná. V prosinci 2023 vydal KBA odpovídající rozhodnutí týkající se společnosti Porsche AG, resp. společnosti Volkswagen AG v lednu 2024. Společnosti Porsche AG a Volkswagen AG se proti rozhodnutím odvolaly. Koncern Volkswagen již dříve zahájil zavádění aktualizací softwaru, aby přizpůsobil teplotní okno novému kritériu ESD týkajícímu se dopravy, a v této činnosti pokračuje.

Na konci února 2023 správní soud ve Šlesvicku v prvoinstančním rozsudku vyhověl žalobě organizace *Deutsche Umwelthilfe* (DUH) podané proti úřadu KBA a zrušil oznámení o schválení aktualizace softwaru pro některé starší modely vozu Golf Plus, pokud toto oznámení klasifikovalo funkci teplotního okna, korekce nadmořské výšky a tzv. taxi spínač jako přípustná deaktivační zařízení (odpojovací zařízení). Výšková korekce se týká systému recirkulace výfukových plynů závislého na nadmořské výšce. Taxi spínač modifikuje recirkulaci výfukových plynů, když vozidlo s běžícím motorem po určitou dobu stojí na místě. Volkswagen AG je v tomto řízení přizvanou stranou. Koncem dubna 2023 podaly společnost Volkswagen AG a úřad KBA proti rozsudku správního soudu ve Šlesvicku odvolání. Rozhodnutí tedy není pravomocné. Organizace DUH podala dvě další žaloby u správního soudu ve Šlesvicku.

První žaloba směřuje proti oznámením o schválení dalších vozidel značky Audi a Porsche vybavených motory typu EA 189 a vybranými motory V-TDI, zatímco druhá žaloba směřuje proti všem vozidlům koncernu se vznětovými motory podle emisní normy Euro 5 a Euro 6b/c. V prvním případě správní soud rozsudkem z ledna 2024 přenesl své původní rozhodnutí z února 2023 na další vozidla s motory typu EA 189 a zrušil pro tato vozidla oznámení o schválení KBA. Proti rozsudku bylo povoleno odvolání i revize k soudu nadřízenému soudu odvolacímu. Rozhodnutí tedy není pravomocné.

Navíc probíhají v souvislosti s problematikou dieselových motorů další správní řízení v dalších jurisdikcích. Společnosti koncernu Volkswagen spolupracují se státními úřady.

Další rizika mohou vyvstat v důsledku možných rozhodnutí Evropského soudního dvora ohledně výkladu předpisů EU o typovém schválení.

Zda trestní a správní řízení v konečném důsledku povedou k uložení pokut nebo jiným následkům pro společnost, je v současné době zatíženo riziky odhadu. Podle odhadů koncernu Volkswagen nepřesahuje ve většině těchto řízení pravděpodobnost uložení sankce 50 %. V těchto případech byly zveřejněny podmíněné závazky, pokud jsou ocenitelné a pravděpodobnost uložení sankce nebyla odhadnuta jako nižší než 10 %.

2. Soudní spory týkající se výrobků celosvětově (mimo USA/Kanadu)

Na dotčených trzích existuje obecně možnost civilněprávních žalob zákazníků, nebo uplatnění regresních nároků dovozci a prodejci proti společnosti Volkswagen AG a dalším společnostem koncernu Volkswagen. Kromě individuálních žalob existují v různých jurisdikcích rozdílné formy skupinových řízení, tzn. uplatnění individuálních nároků skupinovým žalobcem či zástupcem. Spotřebitelské a/nebo ekologické organizace mohou navíc na mnoha trzích podávat negatorní žaloby, určovací žaloby, nebo žaloby na náhradu újmy.

Skupinová řízení o žalobách zákazníků či spotřebitelských a ekologických organizací byla proti společnosti Volkswagen AG a jiným společnostem koncernu Volkswagen ve vykazovaném období vedena v různých zemích jako například v Belgii, Brazílii, Německu, Anglii a Walesu, dále ve Francii, Itálii, Nizozemsku a Jihoafrické republice. V těchto řízeních jsou mimo jiné uplatňovány nároky na náhradu újmy. Probíhala zejména následující řízení:

V Belgii byla v prosinci 2024 uzavřena dohoda o narovnání, která zcela vyřešila všechny nároky v rámci skupinové žaloby podané belgickou spotřebitelskou organizací *Test Aankoop VZW*. V rámci narovnání se organizace *Test Aankoop VZW* a společnost Volkswagen AG dohodly, že se zdrží odvolání proti rozsudku soudu první instance z července 2023 a že splní podmínky tohoto rozsudku. Tento rozsudek nařídil společnosti Volkswagen AG zaplatit 5 % z kupní ceny nebo 5 % z rozdílu mezi kupní cenou a cenou při dalším prodeji, pokud spotřebitel zakoupil vozidlo s motorem EA 189 v období od 1. září 2014 do 22. září 2015, nenainstaloval aktualizaci softwaru a může předložit příslušné doklady jako důkaz.

V Brazílii byly vzneseny dvě spotřebitelské skupinové žaloby. V první skupinové žalobě, která se týká přibližně 17 tisíc vozidel Amarok, Nejvyšší soud v srpnu 2022 částečně zamítl odvolání podané společností Volkswagen do Brasil na prvním odvolacím stupni proti rozsudku z května 2019, který původně výrazně omezil odpovědnost společnosti Volkswagen do Brasil za náhradu škody a snížil ji na přibližně 172 mil. BRL. V reakci na odvolání podané společností Volkswagen do Brasil zrušil Nejvyšší soud své vlastní rozhodnutí v plném rozsahu. Řízení bylo s ohledem na některé aspekty vráceno odvolacímu soudu. Volkswagen do Brasil má možnost předložit nové důkazy. Rozsudek je vymahatelný, ale stále není pravomocný. Ve druhé skupinové žalobě, která se týká zhruba 67 tis. vozů Amarok pozdější generace, zamítl Nejvyšší soud v dubnu 2024 dovolání žalující strany proti rozhodnutí odvolacího soudu z června 2023. Následně podal žalobce na konci dubna 2024 k Nejvyššímu soudu mezitímní odvolání proti tomuto rozhodnutí.

Společnost *financialright GmbH* podala původně přibližně 45 tisíc žalob u různých německých soudů, v nichž uplatnila nároky, které jí postoupili zákazníci v Německu, Slovinsku a Švýcarsku vůči koncernovým společnostem Volkswagen. Řízení bylo poté zcela ukončeno po stažení řady žádostí o zjednání nápravy a žalob a uzavření různých dohod o narovnání.

Nároky, které měly objektivně významnou hodnotu a které byly staženy a poté znovu vzneseny, byly rovněž již z větší části vyřešeny; v ostatních případech byly vytvořeny odpovídající rezervy.

U soudů v Anglii, Walesu a Skotsku byly podány žaloby proti společnostem Volkswagen AG, Volkswagen Group United Kingdom Limited, Volkswagen Financial Services (UK) Limited a dalším koncernovým společnostem v souvislosti s různými dalšími dieselovými vozidly. V září 2024 byly v Anglii a Walesu předloženy tzv. „obecné náležitosti žaloby", které poskytují hrubý přehled důvodů žaloby. Ve Skotsku byly od října 2024 postupně formálně doručeny návrhy na zahájení skupinové žaloby a jmenování zástupce společnostem Volkswagen Group United Kingdom Limited, Volkswagen Financial Services (UK) Limited, Volkswagen AG, SEAT S.A. a Škoda Auto a.s. Podrobnosti těchto žalob zůstávají nejisté.

Ve Francii podala francouzská spotřebitelská organizace *Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV)* skupinovou žalobu sdružující 1 mil. francouzských vlastníků a leasingových nájemců vozidel s motory typu EA 189 proti společnosti Volkswagen Group Automotive Retail France, Volkswagen Group France a společnosti Volkswagen AG. Jedná se o skupinovou žalobu typu „opt-in", v níž CLCV požaduje především odstoupení od smlouvy bez náhrady za užívání vozidla nebo alternativně náhradu škody ve výši 20-30 % kupní ceny.

V Itálii podepsaly strany skupinové žaloby podané spotřebitelskou organizací *Altroconsumo* v květnu 2024 dohodu o narovnání, která zcela vyřešila všechny nároky přibližně 60 tis. zákazníků platně registrovaných ve skupinové žalobě, kteří v letech 2009 až 2015 zakoupili vozidla značek VW, Audi, Škoda nebo SEAT s motory typu EA 189, kterých se týkala problematika dieselových motorů. Obě strany se vzdaly odvolání proti loňskému rozsudku benátského odvolacího soudu v prvním odvolacím stupni, čímž řízení skončilo. Na vyrovnání a jeho realizaci byly vytvořeny rezervy v celkové výši přibližně 50 mil. €.

V Nizozemsku se projednává skupinová určovací žaloba s mechanismem opt-out pro až 201 tis. zákazníků, kterou podala nadace *Stichting Volkswagen Car Claim*. V červenci roku 2021 byl vynesen určovací rozsudek, kterým bylo žalobě částečně vyhověno. Soud konstatoval, že společnost Volkswagen AG a další žalované koncernové společnosti ve vztahu k původnímu softwaru řídící jednotky motoru jednaly protiprávně. Dále soud rozhodl, že spotřebitelé mají vůči žalovaným prodejcům nárok na slevu z kupní ceny. Z určovacího rozsudku nevyplývají konkrétní platební povinnosti. Případné individuální nároky by musely být prosazeny v navazujícím samostatném řízení. Společnost Volkswagen AG a další žalované koncernové společnosti podaly proti rozsudku odvolání. Kromě toho je projednávána skupinová žaloba s mechanismem opt-out ze strany Diesel Emissions Justice Foundation, jejímž prostřednictvím se náhrady škody domáhají nizozemští spotřebitelé. Týká se vozidel s motorem typu EA 189. Soud první instance vydal v březnu 2022 mezitímní rozsudek, v němž rozhodl, že nový režim skupinových žalob – který kromě deklaratorního rozhodnutí o existenci nároků umožňuje přiznání náhrady škody – se na tento soudní spor nevztahuje. Na základě odvolání DEJF odvolací soud v srpnu 2024 změnil mezitímní rozsudek a rozhodl, že nový režim skupinových žalob se vztahuje na vozidla emisní třídy Euro 6. Soud však rozhodl, že nový režim skupinové žaloby nelze použít na vozidla nižších emisních kategorií (např. Euro 5). Rozhodnutí dosud nenabylo právní moci.

V Jihoafrické republice se projednává skupinová žaloba na náhradu újmy s mechanismem opt-out, která se týká zhruba 80 tis. vozidel, včetně vozidel s motorem typu EA 189.

Kromě toho probíhají individuální žaloby a podobná řízení proti společnosti Volkswagen AG a dalším společnostem koncernu Volkswagen v řadě zemí, přičemž většina žalob usiluje o náhradu újmy nebo odstoupení od kupní smlouvy.

V Německu se v současnosti projednává ca 10 tis. individuálních žalob, které usilují o náhradu újmy nebo odstoupení od kupní smlouvy v souvislosti s různými typy dieselových motorů a byly podány proti společnosti Volkswagen AG a dalším koncernovým společnostem. Zásadní rozsudky Spolkového soudního dvora vydané v předchozích letech řeší právní otázky, které jsou významné pro dosud probíhající řízení.

Podrobnosti o těchto rozhodnutích jsou uvedeny v kapitole „Soudní spory" výroční zprávy koncernu Volkswagen za účetní období, ve kterém bylo příslušné základní rozhodnutí vydáno.

Pro převážnou většinu skupinových řízení se zákazníky a žalob podaných spotřebitelskými a/nebo environmentálními organizacemi a pro řízení o individuálních žalobách odhaduje koncern Volkswagen pravděpodobnost úspěchu žalobců do 50 %. Za tato řízení se zveřejňují podmíněné závazky, pokud jsou ocenitelné a možnost úspěchu v řízení nebyla odhadnuta jako nepravděpodobná. Vzhledem k tomu, že řízení jsou v rané procesní fázi, není v určitých případech ještě možné spolehlivě kvantifikovat výši tohoto rizika. Kromě toho byly na základě aktuálního posouzení tvořeny rezervy v nezbytném rozsahu.

Počet zákazníků, kteří nad rámec již podaných žalob v budoucnu využijí možnost podat vlastní žalobu, ani jejich vyhlídky na úspěch, nelze v současnosti odhadnout.

3. Žaloby ze strany investorů celosvětově (mimo USA/Kanadu)
Investoři z Německa a zahraničí podali žaloby na náhradu újmy proti společnosti Volkswagen AG – v některých případech také proti společnosti Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) jako solidárnímu dlužníku – na základě tvrzených kurzových ztrát v důsledku údajného pochybení v komunikaci na kapitálovém trhu v souvislosti s dieselovou problematikou.

Převážná většina těchto investorských žalob je v současné době projednávána Zemským soudem v Braunschweigu nebo Vrchním zemským soudem v Braunschweigu. V srpnu 2016 rozhodl Zemský soud v Braunschweigu předložit společné skutkové a právní otázky relevantní pro žaloby investorů projednávané Zemským soudem v Braunschweigu Vrchnímu zemskému soudu v Braunschweigu, aby vydal vzorové rozhodnutí v souladu s německým zákonem o vzorových řízeních ve sporech z práva kapitálového trhu (*Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz*, KapMuG). Probíhající investorské žaloby proti společnosti Volkswagen AG v Německu budou až do rozhodnutí o předběžných otázkách pozastaveny, pokud nebudou zamítnuty z důvodů nesouvisejících s otázkami, které jsou posuzovány ve vzorovém řízení. Rozhodnutí o společných skutkových a právních otázkách ve vzorovém řízení je závazné pro všechny probíhající žaloby, pokud byly pozastaveny. Žalobkyní ve vzorovém řízení je Deka Investment GmbH. Ústní jednání ve vzorovém řízení před Vrchním zemským soudem v Braunschweigu bylo zahájeno v září 2018. Vrchní zemský soud v Braunschweigu vydal několik rozhodnutí k řadě zásadních právních otázek sporu. V červenci 2023 vydal Vrchní zemský soud v Braunschweigu nařízení k provedení důkazů a výslechu řady osob, jakož i předložení a nahlédnutí do dokumentů. Nařízené dokazování se zpočátku zaměřuje na otázku, zda představenstvo společnosti Volkswagen AG, resp. jednotliví členové představenstva a/nebo jednotliví členové oddělení odpovědného za jednorázové účelové informování (dle názoru soudu osoby s odpovědností za jednorázové účelové informování), do té míry, pokud jim bylo známo, věděli či nevěděli o instalaci deaktivačních zařízení do automobilů společnosti Volkswagen AG, která jsou podle práva USA nezákonná, a na vnímání dané skupiny osob případných cenových dopadů informací, které měli v jednotlivých případech k dispozici. Důkazní břemeno přitom nese částečně společnost Volkswagen AG. Výpovědi byly zahájeny v září 2023 a budou pokračovat také v roce 2025. Několik svědků uplatnilo své právo odmítnout vypovídat. V některých případech (nikoliv pokud jde o osoby s odpovědností za jednorázové účelové informování) potvrdil Vrchní zemský soud v Braunschweigu komplexní právo odepřít výpověď. V ostatních případech bylo rozhodnutí odloženo s ohledem na probíhající trestní vyšetřování dotčených osob. Od poloviny září 2023 bylo vyslechnuto velké množství svědků. Dosud žádný z vyslechnutých svědků neprokázal, že by členové představenstva nebo osoby odpovědné za jednorázové účelové informování ve společnosti Volkswagen AG měli před 18. zářím 2015 znalost jakýchkoli informací týkajících se problematiky dieselových motorů, které by společnost Volkswagen AG považovala za relevantní pro cenu akcií. Vrchní zemský soud v Braunschweigu bude muset rozhodnout v souladu s § 286 německého občanského soudního řádu na základě celého obsahu jednání a výsledku dokazování.

Zemský soud ve Stuttgartu se zabývá dalšími žalobami investorů proti společnosti Volkswagen AG, v některých případech společně se společností Porsche SE jako solidárním dlužníkem.

U vrchního zemského soudu ve Stuttgartu byla podána další vzorová žaloba v kapitálových věcech proti společnosti Porsche SE; v tomto vzorovém řízení vystupuje společnost Volkswagen AG jako vedlejší účastník. Žalobkyní ve vzorovém řízení byl určen Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund. Vrchní zemský soud ve Stuttgartu vydal rozhodnutí ve vzorovém řízení na konci března 2023. Na základě zjištění učiněných v rozhodnutí ve vzorovém řízení a aktuálního stavu podkladových žalob by nakonec musely být všechny pozastavené žaloby investorů proti společnosti Porsche SE zamítnuty. Rozhodnutí ve vzorovém řízení není konečné. Žalobce ve vzorovém řízení, několik přizvaných stran a společnost Porsche SE podali ke Spolkovému soudnímu dvoru žádost o přezkoumání právních otázek. Společnost Volkswagen AG se k odvolání společnosti Porsche SE připojila jako vedlejší účastník.

Celkově se výše nároků uplatňovaných celosvětově proti společnosti Volkswagen AG, s výjimkou USA a Kanady, v souvislosti s problematikou dieselových motorů ve formě žalob investorů, žádostí o přezkum, smírčích řízení a přihlášených nároků dle KapMuG snížila ve vykazovaném období na přibližně 8,7 mld. € v důsledku stažení a pravomocného zamítnutí žalob. Od začátku řízení byly tak staženy nebo s konečnou platností zamítnuty stížnosti investorů v hodnotě přesahující 1 mld. €. Společnost Volkswagen AG je i nadále přesvědčena, že své povinnosti vyplývající ze zákona o kapitálovém trhu řádně splnila. K uvedeným žalobám investorů tak nebyly vytvořeny žádné rezervy. Pokud nebyly vyhlídky na úspěch odhadnuty jako nižší než 10 %, byly zveřejněny v rámci podmíněných závazků.

4. Soudní procesy v USA/Kanadě

V USA a Kanadě jsou skutky popsané agenturou EPA ve výzvách „Notices of Violation“ nadále předmětem různých žalob a žádostí o informace, které podali zejména zákazníci, investoři a různé úřady v Kanadě a USA proti společnosti Volkswagen AG a dalším společnostem koncernu Volkswagen.

V listopadu 2023 dosáhla společnost Volkswagen dohody o smíru ohledně žalob na ochranu životního prostředí vznesených generálním prokurátorem státu Texas a některými texaskými komunami proti společnostem Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. a několika přidruženým společnostem. Poté, co soud smír schválil, nabyla dohoda v lednu 2024 právní moci.

V březnu 2019 podala americká Komise pro cenné papíry (SEC) žalobu mimo jiné proti společnostem Volkswagen AG, Volkswagen Group of America Finance, LLC (VWGoAF) a VW Credit, Inc., v níž uplatnila nároky podle amerických federálních zákonů o cenných papírech mimo jiné na základě údajně nepřesných a neúplných informací v souvislosti s nabídkou a prodejem určitých dluhopisů a cenných papírů krytých aktivy. V srpnu 2020 Okresní soud USA pro Severní okres Kalifornie zamítl mimo jiné všechny žaloby proti společnosti VW Credit, Inc. týkající se cenných papírů zajištěných aktivy. V září 2020 podala komise SEC přepracovanou žalobu, která kromě jiných změn již neobsahuje zamítnuté nároky. V březnu 2024 předložila VWGoAF komisi SEC uzavřený souhlas s vyhlášením pravomocného rozsudku, bez přiznání či popření tvrzení SEC uvedených v pozměněné žalobě podané v září 2020, která mimo jiné požadovala zaplacení částky ve výši přibližně 49 mil. USD. Následně SEC a VWGoAF podaly návrh na vyhlášení konečného rozsudku ve věci VWGoAF, v němž požádaly americký Okresní soud pro severní okres Kalifornie, aby vydal konečný rozsudek, který plně vyřeší nároky SEC vůči VWGoAF. V dubnu 2024 soud návrhu vyhověl a vydal konečný rozsudek ve věci VWGoAF, v němž závazným rozhodnutím o meritu věci bez možnosti opět podat tutéž žalobu zamítl všechny nároky vůči společnosti Volkswagen AG a bývalému předsedovi představenstva společnosti Volkswagen AG. Veškeré nároky SEC vůči všem žalovaným v tomto řízení tak byly zcela vyřešeny.

5. Speciální audit

Usnesením z listopadu 2017 nařídil Vrchní zemský soud v Celle na návrh tří fondů z USA jmenování speciálního auditora pro společnost Volkswagen AG. Speciální auditor měl ověřit, zda členové představenstva a dozorčí rady společnosti Volkswagen AG v souvislosti s problematikou dieselových motorů od 22. června 2006 neporušili své povinnosti a zda z tohoto porušení nevznikla společnosti Volkswagen AG újma.

Společnost Volkswagen AG podala proti tomuto rozhodnutí, které bylo původně formálně neodvolatelné, ústavní stížnost k německému Spolkovému ústavnímu soudu. Volkswagen AG podal ústavní stížnost také proti následnému (a rovněž formálně nenapadnutelnému) rozhodnutí Vrchního zemského soudu v Celle o jmenování jiného zvláštního auditora než původně určeného. V návaznosti na rozhodnutí Spolkového ústavního soudu z listopadu 2022, který oběma ústavním stížnostem vyhověl a vrátil případy k projednání Vrchnímu zemskému soudu v Celle, tento soud zamítl návrh na jmenování speciálního auditora, stejně jako návrh žalobců na výměnu speciálního auditora rozhodnutími z listopadu 2024 a prosince 2024. Žalobci podali proti oběma rozhodnutím odvolání v právní věci ke Spolkovému soudnímu dvoru. Společnost Volkswagen AG navíc již dříve podala u Zemského soudu v Braunschweigu žalobu, kterou se domáhala, aby byl byl zvláštnímu auditorovi vydán zákaz provádět audit, dokud nepředloží dostatečný důkaz o své nezávislosti. Zemský soud v Braunschweigu v létě 2022 žalobu na zdržení se jednání zamítl; společnost Volkswagen AG se poté proti tomuto rozhodnutí odvolala k Vrchnímu zemskému soudu v Braunschweigu.

K Zemskému soudu v Hannoveru byl podán druhý návrh na jmenování speciálního auditora ve společnosti Volkswagen AG za účelem ověření skutků v souvislosti s problematikou dieselových motorů. Toto řízení bylo obnoveno po původním pozastavení do rozhodnutí Spolkového ústavního soudu v prvním řízení o jmenování speciálního auditora.

6. Ocenění rizik vyplývajících z problematiky dieselových motorů

Na pokrytí aktuálně známých právních rizik v souvislosti s dieselovou problematikou byly k 31. prosinci 2024 vytvořeny rezervy na soudní spory a právní rizika ve výši přibližně 0,6 mld. € (0,9 mld. €) na základě stávajících znalostí a odhadů. V rozsahu, v jakém již bylo možné podmíněné závazky ve spojitosti s dieselovou problematikou spolehlivě ocenit, byly vykázány podmíněné závazky v celkové výši 4,0 mld. € (4,0 mld. €), z nichž přibližně 3,8 mld. € (3,8 mld. €) se týká žalob investorů v Německu. Na základě dosud neukončeného zjištění skutkového stavu komplexnosti jednotlivých vlivových faktorů a stále probíhajících jednání s úřady podléhají rezervy vytvořené v souvislosti s problematikou dieselových motorů, zveřejněné podmíněné závazky a další latentní právní rizika částečně výrazným rizikům odhadu. Pokud by se tato právní rizika nebo rizika odhadu naplnila, mohlo by to mít za následek další výrazné finanční zatížení. Zejména nelze vyloučit, že na základě budoucích poznatků nebo událostí bude nezbytné vytvořené rezervy upravit.

Žádná další prohlášení týkající se odhadovaných finančních dopadů, popř. nejistoty ohledně výše nebo splatnosti rezerv a podmíněných závazků v souvislosti s problematikou dieselových motorů, nebyla v souladu s IAS 37.92 zveřejněna. Cílem je zabránit tomu, aby byly negativním způsobem ovlivněny výsledky řízení nebo zájmy společnosti.

Další významné právní spory

V roce 2011 podala společnost *ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt)* žalobu na náhradu škody proti společnostem Volkswagen AG a Porsche SE za údajné porušení požadavků na zveřejnění informací podle zákona o kapitálovém trhu v souvislosti s nabytím kmenových akcií společnosti Volkswagen AG společností Porsche SE v roce 2008. Nároky na náhradu újmy z údajně postoupeného práva činily dle posledních informací ca 2,26 mld. €. Koncem září 2022 vydala 1. antimonopolní komora Vrchního zemského soudu v Celle rozhodnutí ve vzorovém řízení, kterým byly všechny námitky žalobců týkající se deklaratorního rozhodnutí buď zamítnuty, nebo prohlášeny za irelevantní. Právní stanoviska žalovaných ve vzorovém řízení tak byla v plném rozsahu potvrzena. Byla podána dvě odvolání proti nesprávnému právnímu posouzení ve vzorovém rozhodnutí, z nichž jedno směřuje rovněž proti společnosti Volkswagen AG.

V Brazílii zahájila brazilská finanční správa daňové řízení proti společnosti Volkswagen Truck & Bus (dříve: MAN Latin America), v němž jde o hodnocení daňových důsledků struktury akvizice společnosti Volkswagen Truck & Bus zvolené v roce 2009.

V prosinci 2017 bylo v řízení před správním soudem (tzv. Administrative Court) vydáno druhoinstanční rozhodnutí, které pro společnost Volkswagen Truck & Bus dopadlo nepříznivě. Proti tomuto rozsudku podala společnost Volkswagen Truck & Bus v roce 2018 žalobu k obecnému soudu. V roce 2024 vedla nová legislativa k významnému snížení sankcí. Odhadované ocenění rizika v případě, že finanční správa se svým přístupem celkově uspěje, je vzhledem k rozmanitosti sankcí, které mohou být podle brazilského práva uloženy, včetně úroků, spojeno s nejistotou. Nadále se však počítá s výsledkem, který bude pro společnost Volkswagen Truck & Bus příznivý. V opačném případě by existovalo riziko ve výši ca 3,1 mld. BRL za celé předmětné období od roku 2009, což bylo zveřejněno v příloze ke konsolidované účetní závěrce v bodě „Podmíněné závazky".

Indické celní orgány zahájily vyšetřování otázky uplatňování místních celních sazeb ve společnosti ŠKODA AUTO Volkswagen India Private Limited a vydaly „Show Cause Notice" (výzvu k podání vysvětlení). Indické orgány dosud nerozhodly. Vzhledem k rané fázi vyšetřování a z toho vyplývající nejistotě ohledně aktuálně dostupných informací však nelze rizika v tomto ohledu jednoznačně kvantifikovat.

Poté, co společnost Volkswagen do Brasil úspěšně podala v Brazílii žalobu proti dvojímu zdanění vozidel brazilskou federální vládou, které bylo ústavním soudem shledáno nezákonným, vrátila brazilská vláda společnosti Volkswagen do Brasil přeplatek. V prosinci 2023 zažalovala společnost Volkswagen do Brasil brazilská asociace prodejců *Associação Brasileira Dos Distribuidores Volkswagen* (Assobrav) a jednotliví prodejci s odůvodněním, že prodejci mají na vrácenou částku alespoň částečný nárok. Aktuálně probíhá osm takových řízení. Žaloba společnosti Assobrav je zdaleka největší z nich, kdy předběžná odhadovaná hodnota sporu činí přibližně 2,4 mld. BRL. V lednu 2024 soud žalobu sdružení prodejců v plném rozsahu zamítl. Assobrav se následně odvolal proti zamítnutí; rozsudek ještě není pravomocný.

Evropská komise provedla v roce 2011 šetření u evropských výrobců nákladních vozidel kvůli podezření týkající se nepřípustné výměny informací v období mezi lety 1997 a 2011. V listopadu 2014 zaslala v této souvislosti společnostem MAN, Scania a ostatním dotčeným výrobcům nákladních vozidel takzvané oznámení námitek. Rozhodnutím o schválení narovnání v červenci 2016 uložila Evropská komise pěti evropským výrobcům nákladních vozidel pokuty. Vzhledem k tomu, že společnost MAN informovala Evropskou komisi o nesrovnalostech jako klíčový svědek, byla od pokut plně osvobozena. V září 2017 uložila Evropská komise společnosti Scania pokutu ve výši 0,88 mld. €. Soudní dvůr Evropské unie (Tribunál) opravné prostředky podané značkou Scania rozsudkem v únoru 2022 v plném rozsahu zamítl. Odvolání společnosti Scania proti tomuto rozsudku z dubna 2022 bylo v únoru 2024 Evropským soudním dvorem, soudem poslední instance, v plném rozsahu zamítnuto. Navíc byly zákazníky podány žaloby na náhradu újmy způsobené kartelovou dohodou. Jako v každém kartelovém řízení mohou následovat další žaloby na náhradu újmy. Na velký počet těchto právních sporů nebyly vytvořeny žádné rezervy, protože se neočekává, že by vyústily v konečné rozhodnutí o náhradě škody na nejvyšší odvolací úrovni. Na žaloby, u nichž se po přehodnocení rizik zdá, že konečný výsledek na nejvyšší odvolací úrovni spíše povede k zaplacení náhrady škody společností MAN nebo Scania, byly vytvořeny rezervy ve výši 162 mil. EUR.

Na základě rozhodnutí o narovnání vyměřila Evropská komise v červenci 2021 společnostem Volkswagen AG, AUDI AG a Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG pokutu v celkové výši zhruba 502 mil. €. Volkswagen se odmítl odvolat, a proto rozhodnutí nabylo v roce 2021 právní moci. Předmět řízení byl omezen na spolupráci německých výrobců automobilů v technických otázkách v souvislosti s vývojem a zaváděním systémů SCR (Selective Catalytic Reduction) pro osobní automobily, které byly prodány v Evropském hospodářském prostoru. Jiné chování – např. cenové dohody či rozdělení trhů a zákazníků – výrobcům kladeno za vinu není. V návaznosti na rozhodnutí Evropské komise o uložení pokut v červenci 2021 bylo ve Spojeném království od konce roku 2021 podáno několik skupinových žalob proti společnosti Volkswagen AG a dalším.

Žádné rezervy ani podmíněné závazky nebyly vykázány, neboť v této fázi řízení není možné rizika realisticky posoudit. Po analýze možných porušení předpisů na základě skutkového stavu případu EU vydal jihokorejský antimonopolní úřad KFTC v dubnu 2023 rozhodnutí o uložení správní pokuty. Společnosti Volkswagen AG nebyla uložena žádná pokuta a společnosti Porsche AG se rozhodnutí netýká. AUDI AG byla uložena pokuta v ekvivalentu necelých 3 mil. €. AUDI AG a Volkswagen AG se proti rozhodnutí odvolaly k příslušnému soudu v korejském Soulu. Turecký antimonopolní úřad, který prováděl šetření podobných skutečností, vydal v lednu roku 2022 konečné rozhodnutí, v němž uvedl, že k údajnému protisoutěžnímu chování došlo, ale nemělo dopady na Turecko, proto úřad nerozhodl o pokutách pro německé výrobce automobilů. Právně závazné odůvodnění rozhodnutí zatím není k dispozici. Společnosti Volkswagen AG, AUDI AG a Porsche AG podaly odvolání. Čínský antimonopolní úřad zahájil kvůli podobným skutečnostem řízení mimo jiné proti značkám Volkswagen AG, AUDI AG a Porsche AG, a podal žádost o právní pomoc. Na základě srovnatelných případů zahájil v červenci 2024 brazilský orgán pro ochranu hospodářské soutěže Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) rovněž řízení proti společnostem Volkswagen AG, AUDI AG, Porsche AG a dalším.

V březnu 2022 Evropská komise a Úřad pro hospodářskou soutěž a trhy (CMA) – britský antimonopolní úřad – prohledaly prostory různých výrobců automobilů a organizací působících v automobilovém průmyslu a některým doručily formální žádost o informace. V rámci koncernu Volkswagen je předmětem šetření skupina Volkswagen Group UK, kde proběhla kontrola ze strany úřadu CMA, a společnost Volkswagen AG, která od Evropské komise obdržela žádost o informace týkající se celého koncernu. Šetření se týká evropských, japonských a korejských výrobců, jakož i národních organizací působících v těchto zemích a evropské organizace European Automobile Manufacturers' Association (ACEA, Evropská asociace výrobců automobilů), kteří jsou podezřelí, že se mezi lety 2001/2002 až do zahájení řízení dohodli na tom, že se budou vyhýbat poplatkům za služby recyklačních společností, které likvidují vozidla s ukončenou životností (ELV) (týká se konkrétně osobních vozů a lehkých užitkových vozidel). Údajně se rovněž dohodli, že se zdrží konkurenčního využití věcí souvisejících s ELV, tj. že nebudou zveřejňovat příslušné údaje o recyklaci (o recyklátech, recyklovatelnosti, využití) pro konkurenční účely. K prošetřovanému porušení mělo dojít zejména v pracovní skupině asociace „ACEA" pro recyklaci a v jejích souvisejících podskupinách. Volkswagen AG odpovídá na žádosti Evropské komise o informace. V červnu 2024 zaslaly čínské orgány pro ochranu hospodářské soutěže společnosti Volkswagen AG žádost o poskytnutí informací v této věci. V souvislosti s tím provedl korejský úřad pro ochranu hospodářské soutěže KFTC také prohlídku v koncernové společnosti Volkswagen Korea. Skupina Volkswagen Group UK spolupracuje s úřadem CMA. V této věci CMA požádal také společnost Volkswagen AG o informace. V červenci 2022 podal Volkswagen AG žalobu o soudní přezkum, v níž napadl žádosti úřadu CMA o informace, zejména z toho důvodu, že se domnívá, že přesahují pravomoc CMA. V únoru 2023 soud žalobě vyhověl. CMA se proti tomuto rozsudku odvolal v dubnu 2023 a v lednu 2024 odvolací soud rozhodl ve prospěch CMA. Volkswagen AG se proti tomuto rozhodnutí odvolal k Nejvyššímu soudu. Současně s tím společnost Volkswagen AG nadále zkoumá možnosti rozumné spolupráce s CMA.

V říjnu 2024 zahájil brazilský úřad pro ochranu hospodářské soutěže CADE řízení proti řadě společností kvůli podezření z nekalé výměny informací o lidských zdrojích. V rámci koncernu Volkswagen je účastníkem řízení společnost Volkswagen do Brasil.

Navíc několik vnitrostátních a mezinárodních orgánů zahájilo antimonopolní šetření. Koncern Volkswagen při těchto šetřeních s příslušnými orgány úzce spolupracuje. Hodnocení skutkového stavu zatím vzhledem k ranému stadiu není možné.

V soudním sporu, který Greenpeace podporuje v Braunschweigu, vrchní zemský soud v Braunschweigu v červnu 2024 zamítl odvolání žalobců a potvrdil zamítnutí žaloby Zemským soudem v Braunschweigu z února 2023.

Ve své žalobě podané v listopadu 2021 se žalobci snažili mimo jiné přimět koncern Volkswagen AG, aby postupně snižoval a do roku 2029 zcela zastavil výrobu a prodej vozidel se spalovacími motory, a dále snižoval emise skleníkových plynů, které vznikají v důsledku vývoje, výroby a prodeje (včetně užívání vozidel třetími stranami). Navíc měl Volkswagen vykonávat vliv na podniky ve skupině, účasti a společné podniky takovým způsobem, aby i tyto subjekty plnily dané požadavky. Rozhodnutí odvolacího soudu z června 2024 je pravomocné a soudní spor v Braunschweigu je tímto ukončen. Další žaloba proti společnosti Volkswagen AG s obdobnými žalobními návrhy a do značné míry shodným odůvodněním byla podána také ekologickým zemědělcem podporovaným organizací Greenpeace k Zemskému soudu v Detmoldu. I tato žaloba byla v únoru 2023 Zemským soudem v Detmoldu zamítnuta jako nedůvodná. V dubnu 2023 se žalobci proti tomuto rozhodnutí odvolali k Vrchnímu zemskému soudu v Hamm.

V Rusku automobilový závod GAZ LLC (GAZ) v roce 2023 původně podal žaloby proti společnosti Volkswagen AG a dalším, v nichž uplatnil údajné nároky na náhradu škody v celkové výši přibližně 44 mld. RUB. V rámci plnění soudem potvrzeného smíru společnost GAZ stáhla jednu ze svých žalob, čímž řízení skončilo. Ve zbývajícím soudním řízení týkajícím se údajných pohledávek v souhrnné výši přibližně 28,5 mld. RUB soud prvního stupně nařídil společnosti Volkswagen AG zaplatit v červenci 2024 náhradu škody přibližně 16,9 mld. RUB. V prosinci 2024 odvolací soud, který projednával odvolání společnosti Volkswagen AG, rozsudek soudu prvního stupně potvrdil. Společnost Volkswagen AG se proti tomuto rozhodnutí odvolala a bude i nadále pokračovat v komplexní obhajobě.

Podrobnější údaje týkající se odhadovaných finančních dopadů a údaje o nejistotách ohledně výše nebo splatnosti rezerv a podmíněných závazků v souvislosti s dalšími významnými právními spory nebudou v souladu s IAS 37.92 zveřejněny, aby tím nebyly negativně ovlivněny výsledky řízení a zájmy společnosti.

Daňová a celní rizika

Volkswagen AG a dceřiné společnosti působí na celém světě a jsou průběžně kontrolovány místními daňovými a celními úřady. Změny v daňové legislativě, celních předpisech, změny v právním precedentu a jejich výkladu ze strany úřadů v příslušných zemích mohou zapříčinit, že se výše splatných daní a cel bude lišit od odhadů provedených v účetní závěrce. Rizika vyplývají zejména z daňového ocenění přeshraničních dodávek a služeb uvnitř skupiny. Volkswagen průběžně sleduje vývoj odpovídajících rizik a jejich dopady na konsolidovanou účetní závěrku prostřednictvím organizačních opatření, jako je zavedení předběžných cenových dohod, sledování převodních cen nebo sledování dodržování celních předpisů.

Byly vytvořeny odpovídající rezervy na případné budoucí daňové doměrky nebo tarify a na související vedlejší daňové úhrady.

Koncern Volkswagen si je vědom své společenské odpovědnosti za plnění daňových a celních předpisů (compliance) a zavazuje se být odpovědným a spolehlivým plátcem daní a cel (tax governance).

Organizační zásady týkající se daňových a celních záležitostí koncernu Volkswagen jsou uvedeny v příslušných koncernových směrnicích, které jsou každoročně revidovány k zajištění jejich aktuálnosti. Cílem organizačních zásad zakotvených v uvedených směrnicích je zajistit identifikaci a vyhodnocení finančních a regulatorních rizik spojených s daňovými a celními záležitostmi a z nich vyplývajícího rizika poškození dobré pověsti. Tato rizika jsou komunikována, proaktivně řízena a monitorována a jsou komplexně zohledněna v našich procesech a systémech řízení rizik. Zejména jsou stanoveny standardizované požadavky na zavedení systému řízení dodržování daňových předpisů v rámci celého koncernu; tyto požadavky musí být splněny všemi koncernovými společnostmi a slouží k monitorování dodržování daňových předpisů.

Představenstvo rovněž zveřejnilo zásady daňové strategie, které se zaměřují zejména na správné plnění daňových povinností. Mimo jiné vyžadují, aby společnosti koncernu prováděly vzájemné transakce za obvyklých tržních podmínek, a splňovaly tak příslušné směrnice OECD pro nadnárodní podniky. Je třeba se vyvarovat nevhodných právních opatření a zejména „agresivní" daňové strategie.

Finanční rizika

V této kategorii rizika je pravděpodobnost výskytu hodnocena jako střední (v předchozím roce vysoká) a případný rozsah škod jako střední (v předchozím roce střední).

Nejvýznamnější rizika dle procesu QRP vyplývají především ze zhoršení možností financování.

Strategie zajištění finančních rizik a související rizika spojená s finančními nástroji

V rámci naší obchodní činnosti mohou vznikat finanční rizika v důsledku změn úrokových sazeb, směnných kurzů, cen surovin nebo cen akcií a fondů, jakož i v důsledku nepředvídatelných událostí, například náhlého geopolitického napětí či konfliktu nebo vyhrocení stávajících konfliktů. Tato finanční rizika a rizika likvidity průběžně sledujeme a snižujeme pomocí finančních derivátů a nederivátových finančních nástrojů. To vede ke vzniku rizik protistrany, která omezujeme pomocí řízení rizik protistrany.

Úrokové riziko zahrnuje potenciální ztráty způsobené změnami tržních úrokových sazeb. Vzniká z nesouladu úrokových sazeb pro položky aktiv a pasiv portfolia nebo rozvahových položek. Mezi nástroje využívané k zajištění úrokových rizik (popřípadě ve spojení s měnovými riziky) a rizik spojených s výkyvy hodnot finančních nástrojů patří uzavírání úrokových swapů, křížových měnových úrokových swapů a jiných úrokových kontraktů. Zajištění rizik probíhá zásadně v požadované výši a během požadované lhůty. Variabilní úrokové pozice však existují v důsledku emise dluhopisu s variabilní úrokovou sazbou v divizi Automobily v roce 2024, k němuž neexistuje odpovídající derivát k eliminaci úrokového rizika. Tato zásada je uplatňována rovněž při financování v rámci koncernu Volkswagen v divizi Automobily. V divizi Finanční služby je úrokové riziko řízeno na základě limitů s využitím úrokových derivátů jako součásti definované rizikové strategie.

Kurzové riziko snižujeme zejména pomocí přirozeného zajištění, tedy tím, že uzpůsobujeme obsazení výrobních kapacit v našich výrobních lokalitách na celém světě, budujeme nové výrobní závody v nejvýznamnějších měnových zónách a nákup značné části konstrukčních dílů realizujeme lokálně. Ostatní kurzová rizika omezujeme používáním zajišťovacích finančních nástrojů. Jedná se především o měnové forwardy a měnové opce. Díky těmto transakcím omezujeme kurzové riziko u očekávaných peněžních toků z provozní činnosti, z vnitroskupinového financování a z likvidních pozic v měnách, které jsou odlišné od příslušné funkční měny, například z důvodu omezení pohybu kapitálu. Měnové forwardy a opce mohou mít splatnost až deset let. Jsme tak schopni zajišťovat významná měnová rizika, zejména vůči euru a především v měnách jako je australský dolar, brazilský real, britská libra, kanadský dolar, čínský renminbi, česká koruna, hongkongský dolar, maďarský forint, indická rupie, japonský jen, mexické peso, norská koruna, polský zlotý, singapurský dolar, jihoafrický rand, jihokorejský won, švédská koruna, švýcarský frank, tchajwanský dolar a americký dolar.

U zajištění cen komodit jsou rizika spojená s dostupností surovin a cenovými trendy. Neustále analyzujeme potenciální rizika vyplývající z vývoje tržních cen komodit a energií, abychom byli schopni včas reagovat na případné změny. Tato rizika omezujeme především uzavíráním forwardových transakcí a swapů. Část našich požadavků na suroviny, jako je hliník, měď a olovo, jsme zajistili odpovídajícími smlouvami na dobu až šesti let. Kromě toho bylo sjednáno zajištění cen kobaltu a lithia s maximální dobou na necelé tři roky.

V případě niklu je strategický horizont zajištění až deset let, přičemž těžiště stávajících zajištění spočívá zejména v nejbližších šesti letech. Stejně tak byly uzavřeny odpovídající smlouvy k zajištění cen elektřiny a plynu.

U vybraných drahých kovů, resp. platiny, palladia a rhodia, je doba zajištění kratší, zpravidla maximálně tři roky. V případě určitých komodit přistupujeme i k fyzickému navýšení zásob. Uzavřeli jsme také transakce s emisními povolenkami, abychom zajistili ceny části emisí CO_2, které přesahují bezplatné příděly v rámci systému Evropské unie pro obchodování s emisemi (EU ETS) v nadcházejících letech.

Speciální fondy, do kterých investujeme přebytečnou likviditu, jsou spojeny především s riziky souvisejícími s cenou akcií a fondů. Míru daných rizik snižujeme prostřednictvím diverzifikovaného investování fondů a také minimálních limitů hodnot stanovených v příslušných investičních zásadách. Zajišťování směnných kurzů se rovněž provádí za odpovídající situace na trhu.

Využití nadměrné likvidity k investicím a uzavírání derivátů s sebou nesou riziko selhání protistrany. Částečné nebo úplné selhání protistrany, například co se týká povinnosti splácet úroky nebo jistinu, by mělo negativní vliv na výsledek a likviditu koncernu Volkswagen. Tomuto riziku předcházíme tím, že uplatňujeme systém řízení rizika selhání protistrany, který je blíže popsán v části Zásady a cíle finančního řízení v kapitole Finanční výkonnost, finanční pozice a čistá aktiva. Finanční nástroje držené pro účely zajištění jsou zdrojem rizik protistrany a také rozvahových rizik, která omezujeme prostřednictvím zajišťovacího účetnictví.

Prostřednictvím diverzifikace obchodních partnerů se snažíme omezit dopady případného selhání a zajistit, že koncern Volkswagen bude vždy schopen dostát svým platebním závazkům.

Kromě toho mohou finanční nástroje používané ve strategiích zajištění rizik vést ke ztrátám, pokud jsou zajišťovací směnné kurzy méně výhodné než kurzy dosažitelné na trhu v době splatnosti finančního nástroje.

Naše zajišťovací politika spolu se zásadami zajištění, rizikem nesplnění závazku a rizikem likvidity, jakož i kvantifikace výše uvedených zajišťovacích transakcí, rizik vzniklých v souvislosti s obchodními pohledávkami a rizik vyplývajících z finančních služeb, jsou blíže popsány v příloze ke konsolidované účetní závěrce. Mimo jiné zde také charakterizujeme tržní riziko ve smyslu IFRS 7.

Riziko likvidity

Volkswagen spoléhá na svou schopnost zajistit dostatečné krytí vlastních finančních potřeb. Riziko likvidity spočívá v tom, že nedokážeme zajistit existující kapitálové požadavky získáním finančních prostředků nebo neschopností financovat koncern za přiměřených podmínek, což může mít zase podstatný negativní dopad na podnikání, výsledky hospodaření, finanční pozici a aktiva Volkswagenu.

Divize Automobily a Finanční služby se v zásadě refinancují nezávisle na sobě. Jsou však vystaveny velmi podobným rizikům refinancování. V divizi Automobily je solventnost společnosti zajištěna především nerozděleným ziskem, čerpáním úvěrových linek a vydáváním finančních nástrojů na peněžním a kapitálovém trhu. Kapitálové požadavky v oblasti finančních služeb jsou pokryty zejména získáváním finančních prostředků na národních a mezinárodních finančních trzích, mimo jiné prostřednictvím sekuritizace pohledávek a vydávání nezajištěných dluhopisů, jakož i prostřednictvím vkladů zákazníků v rámci přímého bankovnictví.

Pro financování investic využívá Volkswagen mimo jiné úvěry poskytované národními rozvojovými bankami, jako je *Kreditanstalt für Wiederaufbau* (KfW) nebo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), případně nadnárodními rozvojovými bankami.

Kromě potvrzených úvěrových linek doplňují naši široce diverzifikovanou strukturu refinancování i nepotvrzené úvěrové linky od komerčních bank.

Možnosti financování mohou být nepříznivě ovlivněny zhoršením finančních a obecných tržních podmínek (mimo jiné v důsledku náhlého geopolitického napětí a konfliktů nebo zintenzivnění stávajících konfliktů) a zhoršením úvěrového profilu a výhledu, či snížením nebo odebráním ratingu. V této souvislosti roste také význam ESG ratingů na straně investorů. V takových případech hrozí pokles poptávky po cenných papírech emitovaných společností Volkswagen ze strany účastníků kapitálového trhu, což může mít nepříznivý dopad na splatné úrokové sazby a omezit přístup na kapitálový trh.

Rizika a příležitosti v oblasti finančních služeb

V rámci poskytování finančních služeb jsme vedle závislosti na výrobě a prodeji vozidel koncernu vystaveni především úvěrovému riziku a riziku zbytkové hodnoty.

Úvěrové riziko je definováno jako nebezpečí finanční ztráty v důsledku neplnění závazků v transakcích se zákazníky. K tomu dochází v důsledku neplnění závazků ze strany dlužníka nebo nájemce. Neplnění závazků bývá způsobeno platební neschopností či neochotou dlužníka nebo nájemce. Jinými slovy, protistrana neprovádí dohodnuté splátky úroku nebo jistiny včas nebo v plné výši.

Cílem systematického systému monitorování úvěrového rizika je včas rozpoznat potenciální platební neschopnost dlužníka nebo nájemce, předcházet možným ztrátám tvorbou odpovídajících opravných položek, a pokud možno přijmout nápravná opatření v souvislosti s potenciálním neplněním. Pokud například hospodářský pokles vede k vyššímu počtu insolvencí nebo větší neochotě dlužníků či nájemců splácet své závazky, je nutné zaúčtovat vyšší opravné položky a amortizační náklady.

Úvěrové kontroly dlužníků jsou primárním východiskem při rozhodování o udělení půjčky. Společnost používá ratingové nebo bodovací systémy, které představují objektivní základ pro rozhodování příslušných oddělení o poskytnutí úvěru nebo leasingu.

Příležitost z úvěrových rizik může vzniknout tehdy, jsou-li ztráty z úvěrové a leasingové činnosti nižší než původně očekávané ztráty a související zaúčtované rezervy na krytí těchto rizik. Zejména v zemích, kde je vzhledem k nejisté ekonomické situaci potřeba tvořit vyšší rezervy na krytí rizik, mohou být výsledné realizované ztráty nižší než očekávané, pokud se hospodářská situace stabilizuje a v důsledku toho se zlepší úvěrové hodnocení dlužníků.

Úvěrová rizika jsou sledována a řízena na základě předem definovaných pokynů a procesů. Veškeré úvěry jsou sledovány s ohledem na finanční situaci dlužníka nebo nájemce, smluvní závazky, podmínky stanovené externími stranami i samotnou společností a definované v procesu schvalování úvěrů, dostupné zajištění a dodržování všech stanovených limitů. Závazky jako takové jsou řízeny dle stupně rizika (standardní, intenzivní a problémová správa půjček). Úvěrové riziko je rovněž řízeno prostřednictvím schvalovacích nebo reportingových limitů a definováním pravomocí pro schvalování úvěrů. Tyto limity a pravomoci jsou stanoveny samostatně pro každou jednotlivou pobočku a dceřinou společnost.

Riziko zbytkové hodnoty pramení ze skutečnosti, že předpokládaná tržní hodnota pronajatého nebo financovaného aktiva může být při jeho opětovném prodeji na konci smlouvy nižší než zůstatková hodnota stanovená při uzavření smlouvy, nebo že tržby z prodeje vozidla mohou být nižší než jeho účetní hodnota v případě předčasného ukončení smlouvy v důsledku uplatnění zákonných možností odstoupení od smlouvy. Na druhou stranu existuje možnost, že opětovný prodej přinese výnosy vyšší než vypočtená zbytková hodnota nebo účetní hodnota.

V závislosti na nositeli rizika zbytkové hodnoty se rozlišuje mezi přímým a nepřímým rizikem zbytkové hodnoty. Přímé riziko zbytkové hodnoty znamená, že toto riziko nesou přímo naše společnosti poskytující finanční služby. K nepřímému riziku zbytkové hodnoty dochází, pokud bylo riziko zbytkové hodnoty převedeno na třetí stranu (například na prodejce) na základě smluvního ujednání. V těchto případech existuje riziko selhání protistrany ve vztahu k nositeli rizika zbytkové hodnoty.

Pokud nositel rizika zbytkové hodnoty neplní své závazky, přechází nepřímé riziko zbytkové hodnoty zpět na naši společnost poskytující finanční služby a stává se přímým rizikem zbytkové hodnoty. Jinými slovy, naše finanční společnost přebírá zpět odpovědnost za opětovný prodej dotčených vozidel.

Řízení rizik spojených se zbytkovou hodnotou je založeno na definovaném kontrolním cyklu, který zajišťuje úplné posouzení, sledování, kontrolu a komunikaci rizik. Kromě profesionálního řízení rizik spojených se zbytkovou hodnotou zajišťuje tato procesní struktura také systematické zlepšování a další rozvoj nakládání s riziky zbytkové hodnoty.

V rámci řízení rizik se pravidelně kontroluje přiměřenost rezerv na rizika a potenciál rizika zbytkové hodnoty. Při kontrole přiměřenosti se v souvislosti s přípravou podávaných zpráv posuzuje výše existujících přímých rizik zbytkové hodnoty ve srovnání s výší vytvořených rezerv. Dle výsledného potenciálu rizika zbytkové hodnoty jsou jako součást aktivního řízení rizik přijímána různá opatření k omezení daného rizika. Pokud jde o nové obchody, doporučení ohledně zbytkové hodnoty musí zohledňovat aktuální tržní podmínky a faktory, které by mohly mít vliv v budoucnu.

Více informací o rizicích v oblasti finančních služeb lze nalézt ve výročních zprávách společností Volkswagen Financial Services AG, Volkswagen Bank GmbH a Volkswagen Financial Services Overseas AG za rok 2024.

Příležitosti a rizika z fúzí a akvizic a/nebo ostatních strategických partnerství/investic

Ve vykazovaném období nebyla v této kategorii rizik zaznamenána žádná rizika s bodovým hodnocením 20 a více.

Příležitosti a rizika z partnerství

V rámci své koncernové strategie stále větší měrou usilujeme o spolupráci a partnerství – jak v souvislosti s transformací naší hlavní činnosti, tak v souvislosti s rozvojem nových oblastí podnikání.

Partnerství, akvizice a investice rizikového kapitálu se stále více dostávají do popředí našeho zájmu. To nám umožňuje maximalizovat hodnotu koncernu a jeho značek a získat příležitost posílit odborné znalosti, zejména v nových oblastech podnikání. Snaha o inovativní zastoupení na relevantních trzích je s tímto procesem v souladu. Prostřednictvím místních partnerství se snažíme přesněji identifikovat potřeby regionálních zákazníků, vytvořit konkurenceschopnou strukturu nákladů, a tak vyvíjet a nabízet produkty v souladu s požadavky trhu. Partnerství jsou zároveň spojena s rizikem, že zájmy našich obchodních partnerů budou odlišné od našich vlastních zájmů nebo že se nepodaří dosáhnout společných cílů, například z důvodu nedostatečných finančních výsledků. Kromě toho mohou vyvstat specifická rizika a náklady na poskytování údajů a systémů v rámci nových vývojových partnerství, která jsou přiměřená jurisdikci (např. národní legislativa o ochraně údajů) a rolím (mj. zásada „need-to-know“ koncernu Volkswagen). Za účelem zmírnění výše uvedených rizik jsou vývojové spolupráce podporovány nejen z technického a právního hlediska, ale také v oblasti IT.

Hnací silou technologických změn je úzká spolupráce s partnery v oblasti elektromobility, mimo jiné formou partnerství a společných podniků. Mezi příklady patří vývoj baterií, vývoj softwaru, řešení v oblasti mobility a rozvoj komplexní nabíjecí infrastruktury. Taková spolupráce zahrnuje rizika zvýšeného koordinačního úsilí, složitějších rozhodovacích procesů a odlivu know-how. Zároveň se nabízejí příležitosti v podobě sdružování odborných znalostí, horizontální a vertikální integrace a lepšího využívání zdrojů. Za tímto účelem zřídil Volkswagen mezioborové týmy, aby stávající partnerství dále podpořil.

V důsledku využívání modulární platformy pro elektromobily třetími stranami, což je například případ strategické aliance se společností Ford, hrozí v případě problémů s nákupem, výrobou a kvalitou riziko vzniku nároků na náhradu škody.

Volkswagen vlastní velké množství patentů, práv průmyslového vlastnictví a autorských práv. K porušování patentů a licencí může docházet i v rámci partnerství, a tím k neoprávněnému zveřejnění odborných znalostí společnosti. Volkswagen monitoruje prodejní trhy a chrání své know-how také právními kroky.

Rizika vyplývající z návratnosti goodwillu nebo značek a majetkových účastí

V souvislosti s goodwillem vykázaným v účetní závěrce a obchodními značkami, jakož i majetkovými účastmi, existuje riziko, že účetní hodnota goodwillu může přesáhnout realizovatelnou hodnotu a bude tak nezbytné zaúčtovat ztrátu ze snížení hodnoty. Nejméně jednou ročně Volkswagen testuje, zda nedošlo ke snížení hodnoty goodwillu nebo značek. Tyto testy jsou prováděny na úrovni příslušných penězotvorných jednotek. Majetkové účasti také pravidelně testujeme na snížení hodnoty. Stanovení případného snížení hodnoty goodwillu a získaných značek na základě testů na snížení hodnoty do značné míry závisí na odhadu budoucích peněžních toků a výpočtu diskontních sazeb, které mají být v jednotlivých případech použity, prováděném oprávněnými zástupci. Vzhledem k pokračující transformaci hlavní činnosti směrem k elektromobilitě a digitalizaci, přechodu na autonomní vozidla a přísnějším environmentálním požadavkům je třeba při odhadu budoucího podílu koncernu Volkswagen na trhu vozidel s bateriovým pohonem zohlednit nejistoty, stejně jako při odhadu dosažitelné marže a dlouhodobého tempa růstu. Je třeba vzít v úvahu také nejistoty spojené s možným zpožděním prosazování e-mobility a silnou konkurencí ze strany Číny. Odhady jsou spojeny s riziky a mohou být revidovány s ohledem na měnící se environmentální legislativu a tržní podmínky. Potenciální dopady jsou zohledněny v našem střednědobém plánování, a tedy i při výpočtu budoucích peněžních toků, včetně testů na snížení hodnoty. Existují-li objektivní náznaky, že realizovatelná částka je nižší než účetní hodnota příslušného aktiva, Volkswagen vykáže nepeněžní ztrátu ze snížení hodnoty. Snížení hodnoty může být například způsobeno zvýšením úrokových sazeb či zhoršujícími se obchodními vyhlídkami.

Rizika z prodeje majetkových účastí

Neočekávaná potřeba financování může vést k tomu, že aktiva budou prodána za nižší částku, jež neodpovídá jejich hodnotě.

SOUHRN SITUACE V OBLASTI RIZIK A PŘÍLEŽITOSTÍ

Celková situace koncernu Volkswagen týkající se rizik a příležitostí vychází z jednotlivých rizik a příležitostí uvedených výše. Abychom zajistili účinnou kontrolu těchto rizik, zavedli jsme rozsáhlý systém jejich řízení. Nejvýznamnější rizika koncernu Volkswagen v rámci všech kategorií rizik vyplývají z negativních tržních trendů a trendů v počtu prodaných vozů, způsobených stále přísnějšími obchodními omezeními, protekcionistickými tendencemi a vzrůstající konkurencí, dále z nesplnění požadavků souvisejících s emisemi CO_2, z vývoje produktů, které nebudou v souladu s poptávkou a požadavky zákazníků, zejména z hlediska elektromobility, softwaru a kybernetické bezpečnosti, a z nedostatečného využití výrobních kapacit. V roce 2025 může koncern zaznamenat negativní dopad omezené dostupnosti dílů, energií a dalších surovin, jakož i geopolitického napětí a konfliktů – jako je např. rusko-ukrajinský konflikt, situace na Blízkém východě a rostoucí nejistota ohledně politické orientace USA. Koncern Volkswagen dále nese pokračující rizika spojená s problematikou dieselových motorů. Na základě informací, které máme k dispozici k dnešnímu dni, neexistují žádná rizika, která by ohrozila další existenci významných koncernových společností nebo koncernu Volkswagen.

Tato výroční zpráva obsahuje prohlášení týkající se budoucího vývoje koncernu Volkswagen. Uvedené výpovědi jsou založeny na předpokladech o vývoji ekonomického, politického a právního prostředí v jednotlivých zemích, ekonomických zónách a trzích, zejména v automobilovém průmyslu, které jsme učinili na základě nám dostupných informací a které v současné době považujeme za reálné. Rizika jsou spojena s předloženými odhady a skutečný vývoj se může od této prognózy lišit. V případě, že dojde ke změně klíčových parametrů týkajících se našich nejdůležitějších odbytových trhů, případně významným změnám směnných kurzů, cen energií či ostatních komodit nebo dodávek dílů, jež jsou pro koncern Volkswagen relevantní, ovlivní to odpovídajícím způsobem vývoj našeho podnikání. K odchylkám od očekávaného vývoje hospodaření může dojít také v případě, že se odhady uvedené v této výroční zprávě týkající se faktorů udržitelného růstu hodnoty a rizik a příležitostí budou vyvíjet jinak, než v současnosti očekáváme, nebo pokud se objeví další rizika či příležitosti nebo jiné faktory ovlivňující průběh hospodaření. Prognózy ohledně budoucího vývoje neaktualizujeme a nepřijímáme žádné závazky nad rámec zákonných požadavků, které by nás k aktualizaci prognóz uvedených v této výroční zprávě zavazovaly.

Výhled do roku 2025

Naše plánování vychází z předpokladu, že celosvětová hospodářská produkce poroste v roce 2025 celkově pomalejším tempem než v minulém období. Klesající inflace v hlavních hospodářských regionech a z toho se odvíjející uvolnění měnové politiky by měly mít pozitivní dopad na spotřebitelskou poptávku. Domníváme se, že rizika budou i nadále vyplývat z rostoucí fragmentace globální ekonomiky a protekcionistických tendencí, turbulencí na finančních trzích a ze strukturálních deficitů v jednotlivých zemích. Vyhlídky růstu jsou také zatíženy pokračujícím geopolitickým napětím a konflikty; rizika nadále souvisejí především s rusko-ukrajinským konfliktem, konfrontacemi na Blízkém východě a prohlubujícími se nejistotami ohledně politické orientace USA. Předpokládáme, že jak vyspělé ekonomiky, tak rozvíjející se trhy budou v průměru vykazovat mírně slabší dynamiku než ve vykazovaném období.

Vývoj automobilového odvětví je úzce navázán na vývoj světové ekonomiky. Na mezinárodních automobilových trzích očekáváme další zesílení konkurence. Krize způsobená narušením globálního dodavatelského řetězce a následný dopad na dostupnost vozidel může mít vliv na objem nových registrací. Náhlé nebo zhoršující se geopolitické napětí a konflikty by navíc mohly vyvolat zejména růst cen surovin a pokles dostupnosti energií.

Očekáváme, že trhy s osobními automobily se v roce 2025 budou v jednotlivých regionech vyvíjet nejednotně, nicméně převážně pozitivně. Celosvětový objem prodeje nových vozidel se patrně bude pohybovat mírně nad úrovní předchozího období. Domníváme se, že objem nových registrací osobních automobilů v západní Evropě bude v roce 2025 znatelně vyšší než ve vykazovaném období. Na německém trhu s osobními automobily pak počítáme s mírným navýšením objemu nových registrací. Odhadujeme, že tržby z prodeje osobních vozů v roce 2025 výrazně překročí objemy z předchozích let na trzích ve střední a východní Evropě, v závislosti na dalším vývoji konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou. Očekáváme, že objem trhu s osobními vozy a lehkými užitkovými vozy (do 6,35 t) v roce 2025 v Severní Americe jako celku a ve Spojených státech bude obdobný jako v předchozím účetním období. Na jihoamerických trzích patrně dojde k celkovému výraznému nárůstu nových registrací ve srovnání s předchozím obdobím. Trhy s osobními automobily v asijsko-pacifickém regionu by se v roce 2025 měly pohybovat na úrovni předchozího účetního období.

Trendy na trzích s lehkými užitkovými vozidly v jednotlivých regionech budou v roce 2025 opět nejednotné; celkově pro tento rok očekáváme prodejní objemy na úrovni předchozího období.

Dle našich prognóz dojde k znatelnému poklesu nových registrací u středně velkých a těžkých nákladních vozidel s celkovou hmotností nad 6 t. Situace na trzích relevantních pro koncern Volkswagen se bude region od regionu lišit. Koncern Volkswagen očekává v roce 2025 znatelný meziroční nárůst poptávky po autobusech na všech relevantních trzích, s rozdíly v závislosti dle regionu.

Předpokládáme, že z hlediska celosvětových prodejů budou mít pro automobilový průmysl v roce 2025 zásadní význam finanční služby, a to v závislosti na vývoji jednotlivých trhů s vozidly.

Po zohlednění složitých tržních podmínek odhadujeme, že počet dodávek zákazníkům koncernu Volkswagen se bude podobat předchozímu účetnímu období.

Výzvy budou pramenit zejména z nejistot na politické scéně, rozšiřujících se obchodních restrikcí a geopolitického napětí, sílící konkurence, volatility komoditního, energetického a devizového trhu, jakož i přísnějších emisních požadavků.

Očekáváme, že tržby koncernu Volkswagen v segmentu osobních vozů a lehkých užitkových vozů překročí hodnotu předchozího účetního období až o 5 %. Provozní rentabilita tržeb se předpokládá mezi 5,5 % a 6,5 % na úrovni koncernu a mezi 6 % a 7 % pro segment osobních vozů a lehkých užitkových vozů. V segmentu užitkových vozidel počítáme s provozní rentabilitou tržeb mezi 7,5 a 8,5 % při tržbách na úrovni předchozího účetního období. U divize Finanční služby předpokládáme nárůst tržeb o až 5 % ve srovnání s minulým účetním obdobím a provozní výsledek v objemu 4,0 mld. €.

V divizi Automobily předpokládáme v účetním období 2025 poměr investic mezi 12 % a 13 %. Čistý hotovostní tok je odhadován v rozmezí 2–5 mld. €. V tomto odhadu jsou zohledněny peněžní výdaje jak na budoucí investice, tak na restrukturalizační opatření. Čistá likvidita v divizi Automobily by se v roce 2025 měla pohybovat mezi 34 a 37 mld. €. Náš cíl zůstává nezměněn, a to pokračovat v politice solidního financování a likvidity.

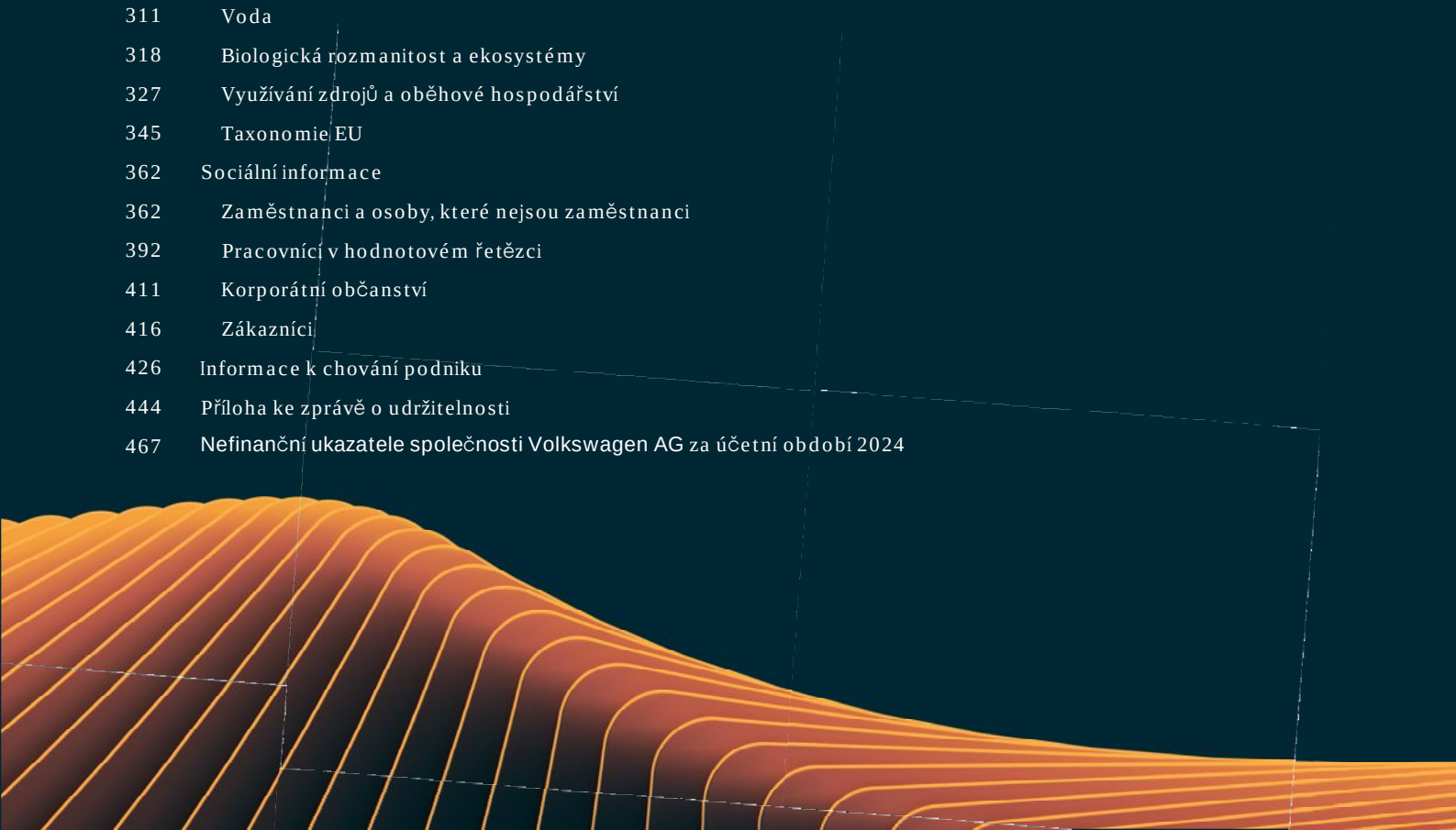
Wolfsburg, 25. února 2025
Představenstvo

5

Zpráva o udržitelnosti

(Souhrnný přehled nefinančních informací koncernu Volkswagen
a společnosti Volkswagen AG. Součást souhrnné výroční zprávy)

229 Obecné informace
255 Informace o životním prostředí
255 Úvod do environmentálního řízení
264 Změna klimatu
298 Znečištění
311 Voda
318 Biologická rozmanitost a ekosystémy
327 Využívání zdrojů a oběhové hospodářství
345 Taxonomie EU
362 Sociální informace
362 Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci
392 Pracovníci v hodnotovém řetězci
411 Korporátní občanství
416 Zákazníci
426 Informace k chování podniku
444 Příloha ke zprávě o udržitelnosti
467 Nefinanční ukazatele společnosti Volkswagen AG za účetní období 2024



Obecné informace

Téma udržitelnosti je v koncernu Volkswagen hluboce zakořeněno a je nedílnou součástí jeho strategie. Prostřednictvím koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+* nabízíme nové a zásadní impulsy, zaměřené na dosažení stanoveného cíle.
Chápeme udržitelnost v širokém a komplexním smyslu – ekologicky, sociálně i ekonomicky.

O ZPRÁVĚ O UDRŽITELNOSTI

Za vykazované období 2024 vydává společnost Volkswagen AG konsolidovaný přehled nefinančních informací (zprávu o udržitelnosti) za koncern Volkswagen a společnost Volkswagen AG. Konsolidovaný přehled nefinančních informací je vypracován v souladu s § 315c ve spojení s § 289c až 289e německého obchodního zákoníku *(Handelsgesetzbuch, HGB).* Pro vykazované období 2024 byly poprvé v plném rozsahu použity evropské standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti (ESRS) jako rámec pro zprávu o udržitelnosti (prohlášení o udržitelnosti), jelikož poskytují základ pro ustanovení o podávání zpráv o udržitelnosti v souladu se směrnicí Evropské unie o podávání zpráv podniků o udržitelnosti (CSRD).

Komentář ohledně uplatnění ESRS

Obecná vysvětlení ke standardům.

ESRS v současnosti zahrnuje 12 standardů, z nichž dva jsou zastřešující a stanovují obecné požadavky (ESRS 1), resp. obsahují obecné informace (ESRS 2). Dalších deset tematických standardů se zabývá environmentálními, sociálními a správními tématy:

- Environmentální informace (životní prostředí, standardy „E"): změna klimatu (ESRS E1), znečištění (ESRS E2), vodní a mořské zdroje (ESRS E3), biologická rozmanitost a ekosystémy (ESRS E4), využívání zdrojů a oběhové hospodářství (ESRS E5);
- Sociální informace (sociální oblast, standardy „S"): vlastní pracovní síla (ESRS S1), pracovníci v hodnotovém řetězci (ESRS S2), dotčené komunity (ESRS S3), spotřebitelé a koncoví uživatelé (ESRS S4);
- Informace o správě (správa a řízení, standard „G"): chování podniku (ESRS G1).

Každý standard je založen na požadavcích na zveřejňování informací obsahujících specifické požadavky na datové body. Požadavky na zveřejňování informací relevantní pro koncern Volkswagen byly určeny prostřednictvím posouzení dvojí významnosti. Příloha ke Zprávě o udržitelnosti obsahuje podrobný rejstřík, v němž je uvedeno, které informace ESRS lze nalézt v jaké části zprávy.

Rozsah zprávy

Zpráva o udržitelnosti společnosti Volkswagen AG byla vypracována na konsolidovaném základě. Rozsah konsolidace byl určen na základě konsolidované účetní závěrky. Zpráva obecně zahrnuje všechny plně konsolidované společnosti v rámci koncernu Volkswagen. Při shromažďování údajů týkajících se informací o životním prostředí a informací o chování podniků byly provedeny následující úpravy:

- Standardy „E": Údaje jsou shromažďovány především za plně konsolidované výrobní společnosti. Kromě toho jsou do tohoto rozsahu zahrnuty také dvě ovládané, ale nikoliv plně konsolidované společnosti, Volkswagen Sarajevo d.o.o., Vogosca/Bosna a Hercegovina a Audi Formula Racing GmbH/Neuburg an der Donau. Kromě

toho jsou v souvislosti se zveřejněním určitých informací týkajících se emisí skleníkových plynů a energie, emisí do ovzduší a vody a oblastí citlivých z hlediska biologické rozmanitosti primárně zohledněny čínské společné podniky zabývající se výrobou vozidel a komponentů, nad nimiž má koncern provozní kontrolu.

- Standard „G“: Zveřejnění informací v části Korupce a úplatkářství v kapitole „Informace k chování podniku“ zohledňuje veškeré ovládané společnosti. Ovládané společnosti rovněž spadají do oblasti působnosti opatření na zvyšování povědomí a školení v závislosti na jejich individuálních rizikových profilech dle interního hodnocení rizik compliance (ICRA).

Při posuzování dopadů, rizik a příležitostí jsou zohledňovány jak předcházející, tak navazující části hodnotového řetězce. Při výběru datových bodů byla zvolena možnost postupného zavádění.

Metodické specifikace

Při přípravě zprávy o udržitelnosti byly uplatněny metodické specifikace.

- Není-li uvedeno jinak, byly v rámci vypracování zprávy použity následující časové horizonty:
  Krátkodobý časový horizont odpovídá období kratšímu než jeden rok po skončení vykazovaného období.
  Střednědobý časový horizont odpovídá období od konce krátkodobého vykazovaného období do pěti let.
  Dlouhodobý časový horizont zahrnuje všechna období přesahující pět let.
- Pokud jsou požadována zveřejnění v souvislosti se specifickými okolnostmi ve smyslu ESRS 2, je to u příslušných datových bodů jasně uvedeno.
- Zpráva o udržitelnosti obsahuje rovněž seznam datových bodů ESRS, jež vyplývají z jiných právních předpisů EU. Je uveden v příloze zprávy o udržitelnosti.

OBCHODNÍ MODEL, HODNOTOVÝ ŘETĚZEC A STRATEGIE

Obchodní model a struktura koncernu

Volkswagen AG je mateřskou společností koncernu Volkswagen. Předmětem činnosti Volkswagen AG je vývoj automobilů a komponentů pro koncernové značky a také výroba a prodej především osobních vozů a lehkých užitkových vozidel značek Volkswagen osobní vozy a Volkswagen užitkové vozy. Jako mateřská společnost drží Volkswagen AG přímé, popř. nepřímé podíly ve společnostech AUDI AG, SEAT S.A., Škoda Auto a.s., Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, TRATON SE, Volkswagen Financial Services AG, Volkswagen Financial Services Overseas AG a v mnoha dalších společnostech v Německu i v zahraničí. Podrobné informace v souladu s § 285 a § 313 německého obchodního zákoníku (Handelsgesetzbuch, HGB) naleznete v přehledu majetkových účastí, který je k dispozici na adrese https://app.promptitude.io/prompts. Uvedený přehled je rovněž součástí samostatné účetní závěrky společnosti.

Ve smyslu § 3 č. 38 německého zákona o hospodaření s energií (*Energiewirtschaftsgesetz*, dále jen EnWG) je Volkswagen AG vertikální integrovanou energetickou společností a podléhá tak ustanovením EnWG. V energetickém sektoru vykonává Volkswagen AG funkce výroby a prodeje i distribuce elektrické energie společně s dceřinými společnostmi v rámci koncernu. V důsledku ukončení výroby elektřiny z uhlí v teplárně a elektrárně v závodě Volkswagen ve Wolfsburgu vznikly v účetním období roku 2024 příjmy z prodeje černého uhlí ve výši 2,4 mil. €.

Na konci vykazovaného období 2024 pracovalo v koncernu Volkswagen celkem 614 082 zaměstnanců. Úplný přehled dle regionů je uveden v kapitole „Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci“.

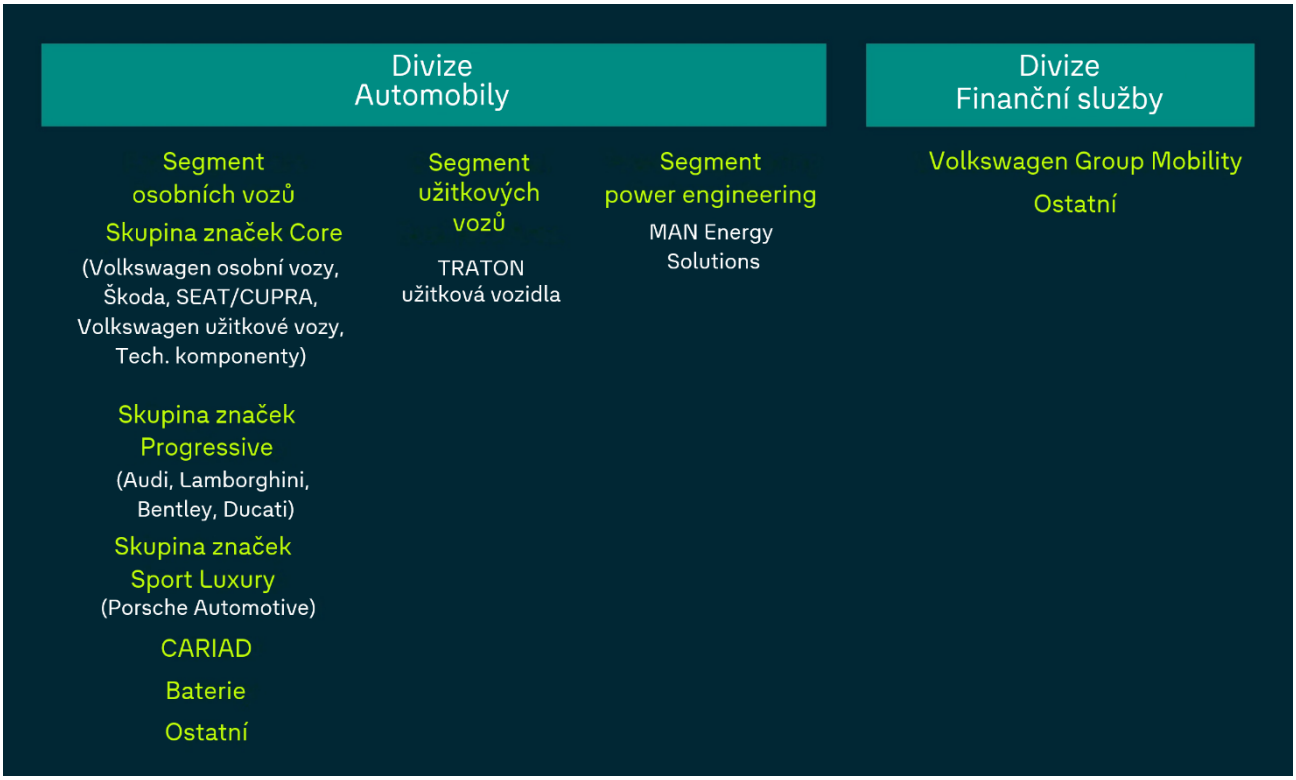
Koncern Volkswagen patří mezi přední společnosti automobilového průmyslu zahrnující více značek. Je tvořen divizemi Automobily a Finanční služby. Mezi významné produkty koncernu Volkswagen patří osobní automobily, užitkové vozy a energetická technika (power engineering) v divizi Automobily a finanční služby.

Hlavní značky zastoupené v divizi Automobily – kromě značek Volkswagen osobní vozy a Volkswagen užitkové vozy – jsou společnostmi s vlastní právní subjektivitou.

Divize Automobily zahrnuje obchodní segment osobních vozů, užitkových vozidel a power engineeringu.

Segment osobních vozů v podstatě konsoliduje značky osobních vozů a značky užitkových vozidel koncernu Volkswagen. Činnosti se zaměřují na vývoj vozidel, motorů, automobilového softwaru a baterií, výrobu a prodej osobních automobilů a lehkých užitkových vozů, a obchodování s originálními díly. Produktové portfolio se

pohybuje od palivově úsporných kompaktních vozů po luxusní vozidla. Zahrnuje rovněž motocykly a bude postupně rozšiřováno o řešení mobility.



Segment užitkových vozidel se zabývá především vývojem vozidel, motorů, výrobou a prodejem nákladních automobilů a autobusů, poskytováním originálních dílů a souvisejících služeb. Portfolio užitkových vozidel zahrnuje od pickupů až po těžké nákladní automobily a autobusy. Spolupráce mezi oběma značkami užitkových vozidel je koordinována v rámci společnosti TRATON SE.

Do segmentu power engineeringu spadají velké dieselové motory, turbínové stroje a komponenty pohonné techniky.

Činnost divize Finančních služeb zahrnuje financování obchodních partnerů a zákazníků, leasing, přímé bankovní a pojišťovací služby, správu vozového parku a služby mobility.

Se svými značkami koncern Volkswagen obsluhuje především individuální, firemní a fleetové zákazníky na všech světových trzích, jež jsou pro koncern relevantní, včetně Evropy a dalších trhů, Severní Ameriky, Jižní Ameriky a asijsko-pacifického regionu.

Volkswagen AG a koncern Volkswagen jsou řízeny představenstvem Volkswagen AG v souladu se stanovami společnosti Volkswagen AG, resp. jejím jednacím řádem vydaným dozorčí radou pro představenstvo společnosti Volkswagen AG.

V souladu s tím jsou v současné době povinnosti v představenstvu rozděleny mezi deset funkcí. Kromě funkce „předsedy představenstva" jsou další funkce tyto: „technologie", „finance a provoz", „lidské zdroje a skupina značek Trucks", „integrita a právní záležitosti", „skupina značek Progressive", „skupina značek Sport Luxury", „Čína", „IT" a „skupina značek Core". Předseda představenstva je v představenstvu zodpovědný také za funkci „skupina značek Sport Luxury".

Funkce představenstva jsou rozšířeny o řadu koncernových řídících funkcí, které jsou představenstvu přímo přiřazeny. Patří mezi ně koncernový prodej, výroba, nákup a výzkum a vývoj.

Rozdělení odpovědnosti představenstva vychází z jednacího řádu, o kterém rozhodla dozorčí rada. Jeho struktura pomáhá představenstvu zaměřit se na zásadní úkoly, jako je strategie, rozhodnutí o ústředním směřování, alokace kapitálu i finanční cíle. Úkolem rozšířených funkcí řízení na úrovni představenstva je využívat synergie v rámci koncernu a propojovat značky a divize. Na úrovni koncernu fungují výbory představenstva pro následující oblasti: oblast produktů, technologií, investic, digitální transformace, bezúhonnosti a dodržování

předpisů, řízení rizik, a pro otázky řízení. Ve výborech jsou kromě příslušných členů představenstva zastoupeni také zástupci tematicky relevantních odborných oblastí a zapojených značek, skupin značek a společností. Výbory a další vrcholové orgány koncernu neustále revidujeme a optimalizujeme, abychom zajistili jejich soulad s koncernovou strategií a dále zvýšili efektivitu rozhodování. To přispívá ke snížení spletitosti a posílení správy napříč koncernem.

Všechny značky koncernu Volkswagen jsou řízeny představenstvem dané značky, jež odpovídá za její nezávislý a samostatný vývoj i fungování. Přitom bere v úvahu koncernové cíle a úkoly stanovené představenstvem společnosti Volkswagen AG, jakož i dohody v rámci skupin značek v rozsahu povoleném zákonem. Tento systém umožňuje sledovat zájmy celého koncernu a současně zachovávat a upevňovat individuální charakter každé značky. Záležitosti, které jsou důležité pro koncern jako celek, jsou předkládány představenstvu společnosti Volkswagen AG, aby byla umožněna jejich synergická realizace v souladu se zákonným rámcem. Důležitým nástrojem jsou přitom směrnice koncernu, které schvaluje představenstvo koncernu. Jedná se o řídící nástroje, jejichž prostřednictvím společnost Volkswagen AG sděluje svým dceřiným společnostem své požadavky, jako jsou například jednotné standardy a rámcové postupy. Práva a povinnosti statutárních orgánů příslušné značky tím tak nejsou nijak dotčena.

Společnosti spadající pod koncern Volkswagen řídí výhradně jejich vlastní management. V souladu se zákonným rámcem zohledňují členové vedení nejen zájmy své společnosti, ale rovněž zájmy celého koncernu, příslušné skupiny značek i jednotlivých značek.

Jsme přesvědčeni, že naše podniková struktura, která spojuje skupiny značek a technologické platformy, nám umožní lépe využívat stávající odborné znalosti a úspory z rozsahu, systematičtěji těžit ze synergie a přijímat ještě rychlejší rozhodnutí. Podle našeho názoru jasná odpovědnost a vysoká míra podnikatelské zodpovědnosti ve skupinách značek a technologických platformách tvoří základ našeho udržitelného úspěchu.

Hodnotový řetězec koncernu Volkswagen

Koncern Volkswagen využívá široce rozvětvený a komplexní hodnotový řetězec, který zajišťuje jeho obchodní činnost. Předcházející i navazující procesní kroky tohoto hodnotového řetězce jsou stále více vertikálně integrovány do vlastních obchodních aktivit koncernu.

Předcházející část hodnotového řetězce

Předcházející část hodnotového řetězce zahrnuje těžbu surovin a výrobu komponentů a dílů. Koncern Volkswagen udržuje úzké vztahy s velkým počtem dodavatelů, kteří hrají klíčovou roli při zajišťování surovin a polotovarů.

Provozuje také vlastní výrobní závody a továrny, v nichž se vyrábějí klíčové komponenty, jako jsou motory, převodovky a podvozky. Díky kontrole těchto klíčových výrobních kroků je Volkswagen schopen zajistit vysoké standardy kvality a také přímo zavádět inovativní technologie a postupy.

Koncern rovněž úzce spolupracuje s velkým počtem dodavatelů poskytujících specializované komponenty a služby s ohledem na další zvyšování efektivity a kvality výroby.

Hlavní činnost

Hlavní činnost zahrnuje následující centrální aktivity: vývoj automobilů, motorů, elektromotorů a automobilového softwaru, výrobu a prodej osobních vozů, lehkých užitkových vozů, nákladních vozů, autobusů a motocyklů. Dále sem spadají podniky na výrobu originálních dílů, velkoobjemových dieselových motorů, turbínových strojů a komponentů. Zvláště důležitými zúčastněnými stranami jsou v tomto ohledu zaměstnanci a podniková rada.

Pokud jde o vývoj, investuje koncern Volkswagen do pokročilých technologií a inovativních návrhů s cílem vyrábět nejmodernější a ekologicky šetrné vozy. Výroba probíhá v globálně rozmístěných výrobních závodech, jež se zaměřují na efektivitu a kvalitu. Efektivní logistické procesy jsou navrženy tak, aby zajistily bezproblémovou integraci všech kroků od výroby až po dodávky a zároveň přispěly ke snižování emisí a nákladů. Prodej je organizován prostřednictvím celosvětové sítě prodejců a prodejních míst, jejichž cílem je rychle a spolehlivě dodávat vozidla zákazníkům.

Zde nachází uplatnění hodnotový řetězec Volkswagen Group Mobility s nabídkou služeb zahrnující leasing a financování vozidel, pojištění a další produkty související s mobilitou vozidel – jak pro soukromé, tak pro individuální komerční a fleetové zákazníky. Kromě toho nabízejí autorizovaní prodejci a obchodní partneři také smlouvy o údržbě.

Navazující část hodnotového řetězce

Navazující část hodnotového řetězce zahrnuje používání vozidla a správu po skončení jeho životnosti. V této fázi hraje klíčovou roli využívání vozidel a související služby. Autorizovaní prodejci a servisní zařízení nabízejí komplexní servisní a opravárenské služby a zajišťují, aby zákazníci měli vždy přístup ke kvalitním náhradním dílům. Roste také segment služeb mobility, který zohledňuje potřeby zákazníků týkající se flexibility a pohodlí. Jedná se o nabídku vozidel podle potřeby, například prostřednictvím leasingu, pronájmu a předplatného automobilů, a také mobilitu na vyžádání, jako je spolujízda a objednání jízdy – v budoucnu také s využitím autonomně řízených vozidel.

V příštích několika letech plánuje koncern konsolidovat celý ekosystém služeb mobility svých značek a nabízet je zákazníkům až po dobu tří životních cyklů vozidla. To jednak přináší dodatečné příjmy v průběhu životního cyklu vozidla, a v kontextu oběhových materiálů zároveň podporuje využívání surovin z ojetých vozidel vedených v účetnictví koncernu.

Nakládání s vozidly s ukončenou životností je nedílnou součástí strategie udržitelnosti koncernu Volkswagen. Důraz je přitom kladen na recyklaci výrobků a baterií.

Rychlé rozšíření nabíjecí infrastruktury je a zůstává důležitým předpokladem pro nárůst e-mobility. S ohledem na tuto skutečnost podporuje koncern Volkswagen rozšiřování nabíjecí infrastruktury se svými partnery Elli v Evropě, CAMS v Číně a Electrify America v Severní Americe. Kromě toho jsou koncern a jeho partner Elli aktivní také v oblasti energetiky s cílem přeměnit společnost Elli z poskytovatele nabíjecí infrastruktury na plnohodnotného poskytovatele energetických služeb.

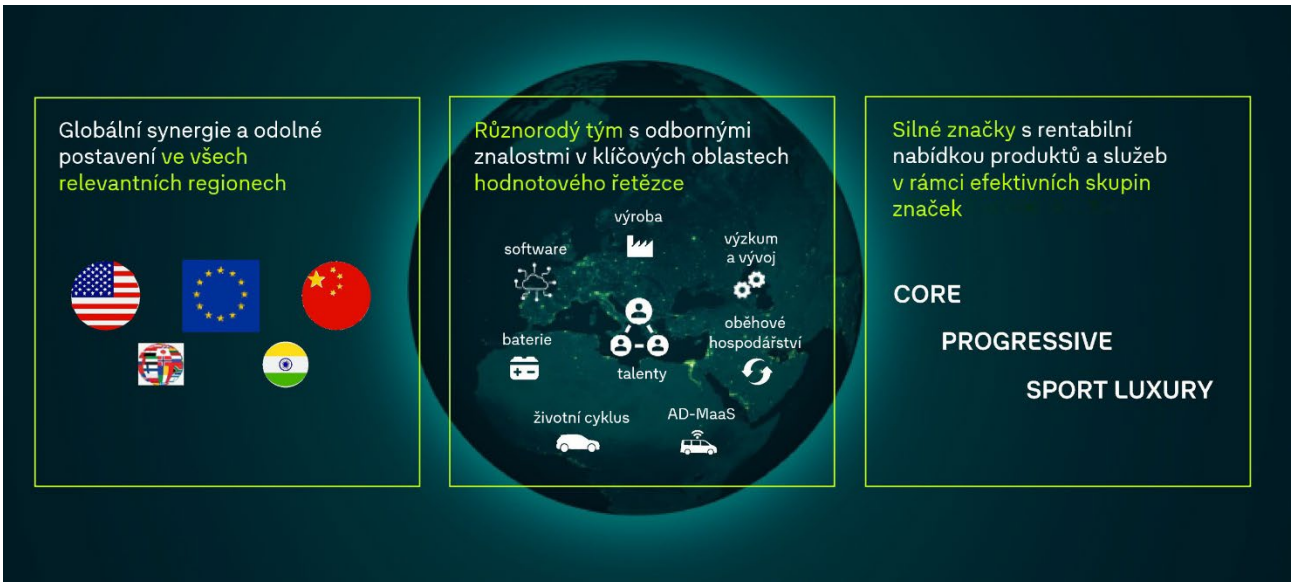
Koncernová strategie

Rychle se měnící globální megatrendy, prudký technologický pokrok, změny v požadavcích zákazníků a v neposlední řadě makroekonomické a politické klima a regulační rámec staví automobilový průmysl před historické výzvy. Umělá inteligence vytváří příležitosti, které ještě donedávna nebyly ani představitelné, a vnáší změny téměř do všech odvětví a oblastí života. Mění se také společnost a její hodnoty. Stále více se zvyšuje povědomí o naší planetě a dopadech, jež na ni náš způsob života má.

V této souvislosti jsme v účetním období 2024 přehodnotili vlastní zaměření a vypracovali novou koncernovou strategii „Mobilita pro generace", která navazuje na důležitá témata předchozích strategií a dále je rozvíjí.

V prvním kroku byly formulovány základní požadavky a obecné cíle strategie, mezi něž patří odolnost, abychom byli schopni udržet globální podnikání v době geopolitického napětí, adaptabilita, která dovoluje rychle reagovat na změny v rámci transformace odvětví mobility, a finanční stabilita, s cílem financovat nezbytné investice do produktových inovací.

POŽADAVKY A NADŘAZENÉ CÍLE KONCERNOVÉ STRATEGIE



Z daných požadavků odvozujeme naši strategickou vizi být globálním lídrem v oblasti automobilových technologií *(„The Global Automotive Tech Driver")*. Činnosti, které jsou pro koncern Volkswagen významné, shrnuje do trojice oblastí:

- odolné postavení ve všech relevantních regionech kvůli využití globálních synergií,
- nové zaměření odborných znalostí v rámci hodnotového řetězce, a to i ve větší míře ve spolupráci s partnery, a
- silné značky s rentabilní nabídkou produktů a služeb, které koncern spravuje v rámci efektivních skupin značek.

HLAVNÍ TÉMATA A IMPERATIVY KONCERNOVÉ STRATEGIE

Abychom dosáhli našeho cíle a stali se globálním technologickým lídrem automobilového sektoru, definovali jsme v rámci koncernové strategie jasně stanovené cíle ve formě devíti imperativů, které jsou přiřazeny ke třem hlavním tématům:

- Pozitivní zákaznická zkušenost:
  Naším cílem je nadchnout zákazníky po celém světě nabídkou silného produktového portfolia, atraktivními službami v průběhu celého zákaznického i produktového životního cyklu, jakož i konkurenceschopnými technologiemi.
- Rozvoj plného potenciálu podniku:
  Máme v úmyslu rozvíjet plný potenciál naší společnosti prostřednictvím vědomého rozhodování mezi synergiemi a rychlostí implementace, zvyšováním atraktivity pro talenty a využíváním možností umělé inteligence.
- Důraz na robustní základy:
  Zaměřujeme se na budování pevných základů podniku, snižování nákladové základny a zvyšování odolnosti jeho struktur. Udržitelnost chápeme jako zásadní princip našeho jednání.

Naše strategie udržitelnosti *regenerate+* je zakotvena v koncernové strategii v rámci klíčového tématu „Důraz na robustní základy" v imperativu „Prosazování udržitelnosti".

Strategie koncernu v oblasti udržitelnosti

Téma udržitelnosti je v koncernu Volkswagen hluboce zakořeněno a je nedílnou součástí jeho strategie. Prostřednictvím koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+*, představené ve výroční zprávě za rok 2024, přinášíme nové a zásadní impulsy, zaměřené na dosažení stanoveného cíle. Společnost potřebuje angažovanost, jež povede k pozitivní přidané hodnotě, aby posílila regenerační schopnosti naší planety a zajistila životaschopnou budoucnost pro současné i budoucí generace. Chceme k tomu přispět a chápeme udržitelnost v širokém a komplexním smyslu – ekologicky, sociálně i ekonomicky. Naší vizí je stát se poskytovatelem mobility s pozitivní přidanou hodnotou pro přírodu i společnost. Budeme proto usilovat o partnerskou spolupráci se všemi zúčastněnými stranami, abychom se mohli učit a dále se zlepšovat.

Strategie udržitelnosti *regenerate+* platí pro celý koncern Volkswagen, tj. všechny jeho divize, značky a dceřiné společnosti. Týká se tak komplexně všech našich produktů, služeb a zúčastněných stran, mezi něž na

úrovni značek patří i naši zákazníci. Prostřednictvím strategie *regenerate+* se jako koncern Volkswagen hodláme odlišit a zároveň umožnit našim značkám, aby se prosadily v daném tržním prostředí.
Společně sledujeme vizi koncernu Volkswagen a prosazujeme udržitelnou tvorbu hodnot. Transformace je proces a my jsme neustále v pohybu – přezkoumáváme naše ambiciózní cíle a průběžně je upravujeme. Na této cestě budeme pokračovat systematickým zaváděním naší nové strategie udržitelnosti *regenerate+*, vyznačující se jasnými opatřeními ve čtyřech dimenzích: příroda, naši zaměstnanci, společnost a podnikání.

Dimenze strategie *regenerate+*

Příroda

Z pozice poskytovatele mobility má koncern Volkswagen vliv na přírodu a životní prostředí v celém svém hodnotovém řetězci. Hlavním cílem strategie udržitelnosti koncernu je proto dosáhnout více než pouhého snížení emisí. Naší vizí je mít pozitivní dopad na lidi a životní prostředí a prostřednictvím regenerativních postupů přispívat k obnově a zlepšování ekosystémů a životních podmínek.

Ochrana klimatu: Koncern Volkswagen hodlá dosáhnout uhlíkové neutrality

Zavázali jsme se dodržovat Pařížskou dohodu o změně klimatu a přizpůsobujeme své aktivity cíli 1,5°C. Naším cílem je stát se do roku 2050 uhlíkově neutrální společností. Průběžný cíl: Snížit uhlíkovou stopu na ujetý kilometr ve fázi používání našich osobních a lehkých užitkových vozidel o 30 % do roku 2030 (ve srovnání s rokem 2018).

Dalším cílem je, aby globální výrobní závody dosáhly uhlíkové neutrality do roku 2040 – o deset let dříve, než bylo původně plánováno. Za tímto účelem mají být mimo jiné sníženy emise skleníkových plynů o 90 % do roku 2040 oproti roku 2018. Koncern Volkswagen chce proto například změnit způsoby zásobování energií a zvýšit energetickou účinnost. Cílem je, aby do roku 2030 bylo ve všech závodech 100 % externí elektrické energie získáváno z uhlíkově neutrálních zdrojů. Externí dodávky elektřiny v evropských závodech koncernu jsou již nyní ze 100 % z obnovitelných zdrojů.

Konkrétním cílem v rámci iniciativy „Továrna s nulovým dopadem na životní prostředí" *(Zero Impact Factory)* je postupně snižovat absolutní negativní dopady našich výrobních závodů na životní prostředí, co se osobních a lehkých užitkových vozidel a komponentů týče, o 37,5 % do roku 2030, resp. o 68,8 % do roku 2040 a směřovat k dosažení uhlíkové neutrality do roku 2050, to vše ve srovnání s úrovní roku 2018. Ve srovnatelném období od roku 2010 do roku 2024 se emise CO_2 a spotřeba energie na jedno vyrobené vozidlo snížily o 62,8 %, resp. 21,5 %. Spotřeba vody na jedno vyrobené vozidlo pak klesla o 27,1 %, odpadů o 79,4 % a emisí těkavých organických látek o 67,5 %.

Zdroje: Koncern Volkswagen pracuje na neustálém snižování poptávky po primárních surovinách

Vzhledem k omezenosti přírodních zdrojů a sociálním a ekologickým důsledkům těžby surovin je rozvoj oběhového hospodářství klíčovým tématem udržitelnosti. Důraz je přitom kladen především na šetření zdrojů. V tomto ohledu si koncern Volkswagen poprvé stanovil celokoncernové ambice. Naším cílem je také to, aby do roku 2040 bylo 40 % materiálů v našich výrobcích vyrobeno z recyklovaných produktů.

V modelové řadě ID. je již nyní z recyklovaných materiálů vyráběno čalounění stropu, látky, koberečky, sedadla, výplně dveří a dekorativní povrchy (např. potahy sedadel s přízí z plastů vylovených z oceánů, případně recyklovaných PET lahví).

Ekosystém: Koncern Volkswagen podporuje biologickou rozmanitost

Výroba a provoz našich vozidel ovlivňují biologickou rozmanitost prostřednictvím emisí, změny využívání půdy a dopravy. Tomuto vlivu chceme čelit tím, že se budeme snažit snižovat využívání půdy a vytvářet tak přidanou hodnotu pro přírodu a zlepšovat biologickou rozmanitost. Snažíme se také zvýšit biologickou rozmanitost v rámci našich výrobních závodů a dodavatelského řetězce.

Koncern Volkswagen si je vědom své odpovědnosti. Podporujeme projekty na ochranu přírody po celém světě a od roku 2007 se podílíme na ochraně a zachování biologické rozmanitosti. Jako zakládající člen iniciativy Biodiversity in Good Company e. V. uznáváme trojici cílů mezinárodní Úmluvy o biologické rozmanitosti (CBD).

Definovali jsme také odpovídající oblasti činnosti, abychom k dosažení uvedených cílů přispěli svými obchodními aktivitami. Každé dva roky předkládáme související informace prostřednictvím zprávy o pokroku.
Biologickou rozmanitost chceme podporovat také zřízením Fondu pro biologickou rozmanitost, do kterého bude počínaje rokem 2025 vyčleněno až 25 mil. € ročně, a to na externí projekty, které bude pečlivě vybírat nezávislý rozhodovací orgán.

Naši lidé

Koncern Volkswagen je sociálně odpovědný zaměstnavatel. Zasazujeme se o rozmanitou, inkluzivní a nediskriminační kulturu. Vyplácením spravedlivých mezd přispíváme k zajištění životní úrovně našich zaměstnanců v našich pobočkách. Výrazně investujeme do kvalifikace, bezpečnosti a zdraví zaměstnanců.

Kultura: Koncern Volkswagen podporuje rozmanitou, inkluzivní a nediskriminační kulturu

V koncernu Volkswagen odmítáme diskriminaci v jakékoli podobě. Podporujeme spolupráci na pracovišti a prosazujeme inkluzi. Jsme přesvědčeni, že bezúhonnost a dodržování předpisů lze uplatňovat pouze v kultuře bez strachu, a vytváříme pro to odpovídající podmínky. Zaměřujeme se zejména na zvyšování podílu žen na všech úrovních pracovního kolektivu. Jako společnost, v níž tradičně převažují inženýři a techničtí pracovníci, čelíme specifickým výzvám, stejně jako veškeré automobilové společnosti. Do roku 2025 hodláme zvýšit podíl žen ve vedení společnosti na více než 20 %.

Diverzita je pro nás důležitá také s ohledem na kulturu, původ a rodný jazyk. Každý rok měříme míru internacionalizace vrcholového managementu koncernu Volkswagen a naším cílem je ji neustále zvyšovat.

Pracovní síla: Koncern Volkswagen chce být jedinečným zaměstnavatelem a vést týmy k úspěchu

Práce ve společnosti, jako je koncern Volkswagen, se díky transformaci automobilového průmyslu stává rozmanitější a zajímavější. Vedle klasických inženýrských činností si své místo nachází kódování, umělá inteligence zbavuje zaměstnance rutinních činností a po boku fyzických produktů se stále více prosazují digitální obchodní modely. V koncernu Volkswagen chceme těchto výhod využít a poskytnout všem zaměstnancům jedinečnou pracovní zkušenost. Je pro nás důležité, aby každý dokázal držet krok se změnami. Proto intenzivně investujeme do školení – do roku 2030 chceme dosáhnout 30 hodin školení na zaměstnance ročně.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci: Koncern Volkswagen je synonymem vynikající úrovně bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Zajištění bezpečného a zdravého pracovního prostředí je nejen klíčovou součástí udržitelného řízení podniku, ale také základem pro individuální pohodu, dobré pracovní výsledky a efektivní spolupráci. V nadcházejících letech budeme nadále rozšiřovat naše preventivní programy pro zaměstnance. Volkswagen sází na preventivní přístup, s cílem podporovat fyzické a duševní zdraví a pohodu svých zaměstnanců. Také co do statistik nehodovosti usilujeme o co nejnižší míru nehodovosti u všech značek a společností. Za účelem systematického řízení a zajištění kvality našich činností v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci mají být do roku 2026 všechny výrobní závody koncernu Volkswagen s více než tisíci zaměstnanci certifikovány dle normy ISO 45001.

Společnost

Jako jeden z největších světových výrobců automobilů má koncern Volkswagen velkou odpovědnost vůči svým partnerům, zúčastněným stranám a společnosti. Nejde nám jen o to, abychom této odpovědnosti a roli dostáli, ale také o to, abychom měli pozitivní vliv. Holistický přístup naší strategie udržitelnosti *regenerate+* je základem prosazování udržitelnosti ve spolupráci s partnery a zúčastněnými stranami.

Dodavatelský řetězec: Koncern Volkswagen utváří odpovědné a udržitelné dodavatelské řetězce

Volkswagen si klade za cíl umožnit udržitelnou mobilitu pro budoucí generace. To s sebou nese plnění našich právních, sociálních a environmentálních povinností nejen v rámci koncernu, ale také našeho dodavatelského řetězce, který zahrnuje více než 63 tis. dodavatelských lokalit v 96 zemích světa. Dodavatelský řetězec koncernu musí být organizován odpovědě, a to nejen s cílem minimalizovat rizika, ale také zajistit pozitivní přínos pro všechny partnery.

Cílem je, aby do roku 2040 mělo přes 95 % dodavatelů dle obratu pozitivní rating udržitelnosti (S-Rating).

Zákazníci a zúčastněné strany: Koncern Volkswagen je spolehlivým partnerem

Koncern Volkswagen je dnes důvěryhodným partnerem a chce jím být i v budoucnu. Základem pro to je nejen dlouhá tradice, ale také jasný závazek k zajištění udržitelné mobility budoucnosti.

Z pozice celosvětově působící společnosti ovlivňujeme svými obchodními aktivitami životy mnoha různých lidí. Považujeme za svou povinnost utvářet rámec našich obchodních aktivit ve spolupráci se všemi zúčastněnými stranami. Za tímto účelem vedeme dlouhodobý dialog, který se vyznačuje otevřeností, strukturovaností a konstruktivním a kritickým zapojením všech zúčastněných stran. Ústředním bodem tohoto přístupu je pěstování vztahů, porozumění různým potřebám a spolupráce ve prospěch všech stran. Naším cílem je prostřednictvím tohoto dialogu pěstovat smysluplné vazby, budovat důvěru a vytvářet trvalá partnerství.

Sociální angažovanost: Koncern Volkswagen zvyšuje svůj pozitivní společenský dopad

Společnost a koncern Volkswagen jsou neoddělitelně spjaty a navzájem se formují a ovlivňují. S touto provázaností souvisí i hluboká odpovědnost za prosazování pozitivních změn – na našich pracovištích i mimo ně. K dosažení tohoto cíle podporuje koncern Volkswagen různé projekty prostřednictvím darů. Naplňovat příslušný cíl pomáhá rovněž přímé zapojení zaměstnanců do dobrovolnické činnosti. Prostřednictvím koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+* uvedené snahy sdružujeme pod pojmem „společenský dopad" a slaďujeme je s rámcem komplexního přístupu k udržitelnosti.

Jádrem našeho úsilí v oblasti společenského dopadu je podpora projektů korporátního občanství v podobě perspektivních iniciativ zaměřených na ochranu životního prostředí, vzdělávání a rozvoj komunit v řadě našich poboček po celém světě. Kromě darů poskytovaných koncernem, našimi společnostmi a zaměstnanci plánuje Volkswagen od roku 2025 zřídit nový fond pro udržitelný dopad s ročním rozpočtem až 20 mil. €, který bude určen speciálně na projekty v oblasti udržitelnosti. Tímto způsobem chceme zlepšit náš společenský dopad.

Podnikání

Koncern Volkswagen rozvíjí svůj obchodní model prostřednictvím komplexního přístupu *regenerate+*. Impulsy v tomto směru jsou přitom nové oblasti podnikání, nové produkty, služby a modely financování. Volkswagen přizpůsobuje svou činnost uplatňovanému přístupu k udržitelnosti také ve vztahu k investorům na kapitálovém trhu.

Tržby: Koncern Volkswagen využívá a podporuje segmenty zaměřené na udržitelnost.

Udržitelnost a podnikatelské postupy šetrné ke klimatu mají pro koncern Volkswagen zásadní strategický a operativní význam a představují klíčový pilíř ambiciózní koncernové strategie udržitelnosti. Dopad na všechna investiční rozhodnutí je proto značný.

Udržitelnost zůstává pro naše podnikání zásadní a bude i nadále nabývat na významu. Stupňující se citelné dopady změny klimatu, rostoucí povědomí spotřebitelů o udržitelném způsobu života a dobrovolné rámce, jako je Pařížská dohoda o změně klimatu, jsou v této souvislosti klíčovými faktory.

Z hlediska snižování emisí ze silniční dopravy hraje zásadní roli elektromobilita. V roce 2024 činil podíl vozidel BEV v koncernu Volkswagen 8,3 % (v předchozím účetním období 8,3 %). Do roku 2030 má daný podíl celosvětově dosáhnout 50 %. Náběh výroby je proces, který koncern Volkswagen průběžně přezkoumává a přizpůsobuje.

Prostřednictvím společnosti MAN Energy Solutions nabízíme také technologie (například pro zachycování a ukládání uhlíku, tepelná čerpadla a velké motory poháněné palivy budoucnosti), jež hrají klíčovou roli v dekarbonizaci kritických průmyslových odvětví.

Od roku 2023 investuje koncern Volkswagen do dekarbonizačních snah interně i externě skrze fond rizikového kapitálu. Cílem tohoto fondu, založeného s počáteční kotevní investicí ve výši 300 mil. USD, je urychlit inovace a technologie v oblasti dekarbonizace v rámci celého hodnotového řetězce mobility.

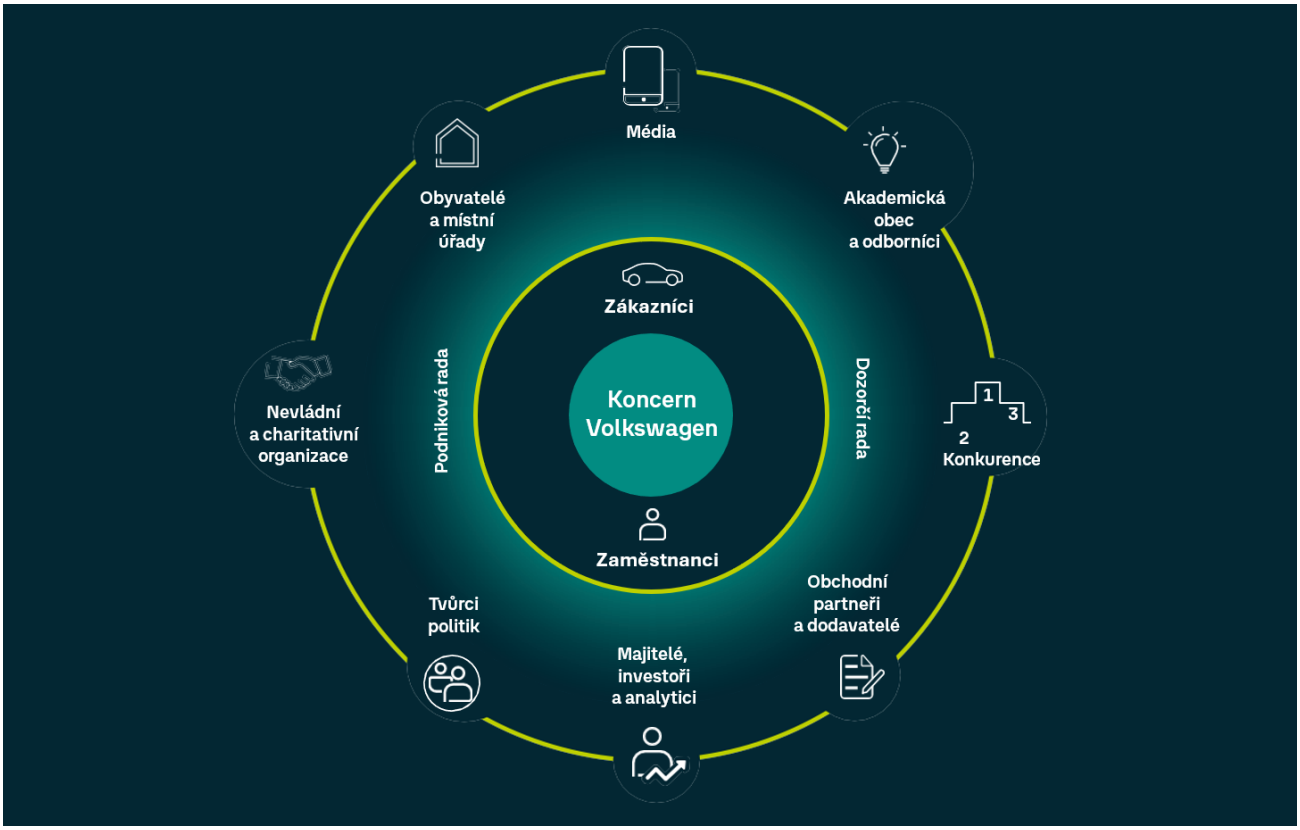
Financování: Koncern Volkswagen posiluje a zintenzivňuje své udržitelné financování.

V pozici jednoho z lídrů celosvětového automobilového sektoru je naším cílem aktivně utvářet financování zaměřené na udržitelnost.

Do roku 2030 chce koncern Volkswagen financovat nejméně 30 % svého nesplaceného objemu dluhopisů prostřednictvím zelených dluhopisů, přičemž do roku 2040 hodlá tento ukazatel navýšit na 50 %. Za účelem dosažení těchto cílů je již většina našich ročních emisí dluhopisů v eurech strukturována jako zelené dluhopisy, případně odpovídá klasifikačnímu systému taxonomie EU.

ZÁJMY A NÁZORY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

Jsme mezinárodní společnost a jako taková ovlivňujeme svými obchodními aktivitami životy mnoha různých lidí. Proto je nezbytné vhodným způsobem koordinovat zapojení zúčastněných stran, aby bylo možné určit podstatné oblasti strategie udržitelnosti koncernu a včas rozpoznat vznikající i měnící se očekávání zúčastněných stran a podniknout příslušné kroky. S ohledem na zapojení zúčastněných stran si je koncern Volkswagen vědom svého závazku systematicky a průběžně komunikovat se zájmovými a zúčastněnými skupinami v okolní společnosti, aktivně jim naslouchat a zohledňovat jejich podněty při vytváření našich strategií. Cílem je otevřená, konstruktivní a také kritická výměna názorů se skupinami zúčastněných stran, jež jsou uvedeny v doprovodné grafice. Snažíme se chápat jejich požadavky a očekávání, diskutovat s nimi o klíčových tématech koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+* a vysvětlovat, jak souvisí s celkovou strategií koncernu a její realizací.



Naše zúčastněné strany jsou definovány jako jednotlivci, skupiny či organizace, které významně ovlivňují způsob, resp. jsou podstatně ovlivňovány způsobem, jakým koncern přijímá svá rozhodnutí, včetně důsledků těchto rozhodnutí. Jako nejdůležitější skupiny zúčastněných stran identifikoval koncern Volkswagen deset skupin. V centru sítě zúčastněných stran jsou naši zaměstnanci a zákazníci. Z průběžné analýzy zúčastněných stran poté vyplynulo dalších osm skupin. Koncern Volkswagen klade velký důraz na nepřetržitou komunikaci mezi interními a externími skupinami zúčastněných stran. V této souvislosti plní dozorčí rada a podniková rada nejen kontrolní a poradní funkci, ale také funkci rozhraní mezi interními a externími zúčastněnými stranami. Dozorčí rada koncernu Volkswagen je jako kontrolní orgán pravidelně informována o stanoviscích a zájmech příslušných zúčastněných stran v souvislosti s dopady na udržitelnost v souladu s jak zákonnými, tak vlastními požadavky na podávání zpráv. Vzhledem k tomu, že dozorčí rada je povinna poskytovat svůj souhlas, je přímo zapojena do rozhodovacího procesu, a to zejména v případě rozhodnutí zásadního významu. Má paritní složení, kdy polovinu členů tvoří zástupci zaměstnanců. Zájmy, stanoviska a práva zaměstnanců jsou tak zastoupeny na nejvyšší úrovni koncernu.

Koncern Volkswagen zohledňuje zájmy zákazníků ve své strategii a obchodním modelu a své značky se snaží orientovat dle zákaznických preferencí, s ohledem na inovace a udržitelnost. Jednotlivé značky a regiony uplatňují vlastní strategii zapojení zúčastněných stran a snaží se prostřednictvím průzkumů trhu zajistit, aby jejich výrobky a služby splňovaly očekávání zákazníků.

Úkolem koncernu Volkswagen je dané aktivity sdružovat a koordinovat v integrovaném rámci. Tento rámec zahrnuje:

- Zapojení zúčastněných stran na úrovni koncernu se specifickými formáty a zaměřením na zúčastněné strany relevantní pro celý koncern.
- Poradenství a koordinaci značek a regionů při realizaci jejich aktivit v oblasti zapojení zúčastněných stran.
- Provádění pravidelných analýz a průzkumů zúčastněných stran.

Ve vykazovaném období koncern Volkswagen rozvinul strategii zapojení zúčastněných stran do strategie vztahů. Za tímto účelem jsme zavedli nové formáty, jejichž cílem je vytvořit příležitost pro ještě interaktivnější a transparentnější komunikaci o důležitých otázkách udržitelnosti, které jsou relevantní pro podnikovou strategii a společnost, aby bylo možné v budoucnu ještě lépe zohlednit návrhy a doporučení zúčastněných stran. Zapojení

zúčastněných stran odpovídá koncernové strategii. Kromě toho jsou zájmy jednotlivých stran týkající se témat relevantních pro udržitelnost zohledňovány odpovědnými odbornými funkcemi. Další související podrobnosti naleznete v příslušných tematických standardech, zejména v kapitolách o sociálních informacích.

V souladu s požadavky evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti provedl koncern Volkswagen posouzení dvojí významnosti, které je v dalším textu označováno také jako posouzení významnosti. Podrobný popis je uveden v části „Postup a výsledky posouzení dvojí významnosti". V rámci vývoje strategie udržitelnosti *regenerate+* byly obsah a témata z posouzení významnosti zapracovávány do našich komunikačních aktivit i do dalších formátů, jako je například studie reputace. Tato každoroční studie byla prováděna v letech 2017 až 2023 s cílem pravidelně identifikovat potenciální dopady na zúčastněné strany a strategii koncernu a zohlednit je při tvorbě strategie. Vzhledem k měnícím se ekonomickým, sociálním a regulatorním rámcovým podmínkám byly ukazatel reputace i studie v roce 2024 zásadně revidovány a v roce 2025 přepracovány s ohledem na sběr nových údajů. Významně přispívají k ukotvení zapojení zúčastněných stran do strategie udržitelnosti koncernu. Od roku 2025 budou dané veličiny hodnoceny s využitím ukazatele globální reputace koncernu a vykazovány představenstvu a dozorčí radě spolu s dalšími ukazateli *regenerate+*. Zjišťování tohoto klíčového ukazatele výkonnosti nám umožňuje získat ucelený pohled na postoje a názory na koncern a umožňuje nám zjistit, zda a jak se hodnocení v průběhu času mění.

Formáty komunikace se zaměřují na příslušné zájmové skupiny a sahají od každoročních dialogů se zúčastněnými stranami o strategickém směřování a rozvoji koncernu až po formáty výměny informací o aktuálních tématech z oblasti ekonomiky, společnosti a politiky, probíhající dle potřeby.

Zveřejnění koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+* doprovázela kampaň na zapojení zúčastněných stran s cílem navázat přímý dialog s cílovými skupinami. Mezi zúčastněnými stranami figurují rovněž zaměstnanci, kteří se mohou o obsahu nové strategie informovat prostřednictvím specifické informační platformy na intranetu, ve zveřejňovaných článcích, prezentacích a prostřednictvím digitálních informačních akcí. Zaměstnanci mohli navíc klást otázky nebo projevit svůj zájem prostřednictvím e-mailu, kontaktních formulářů nebo přímé zpětné vazby během akcí.

Zájmy a názory pracovníků v hodnotovém řetězci spolu se zásadami korporátního občanství jsou na úrovni koncernu dále integrovány prostřednictvím koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+*. Řízení projektů a zúčastněných stran týkající se tématu společenského dopadu, včetně dílčích témat korporátního občanství a darů, probíhá na místě a je v kompetenci každé dotčené jednotky. Spadají sem rovněž názory a zájmy dotčených komunit.

Popis integrace tématu lidských práv napříč celým koncernem Volkswagen je uveden v rámci systému řízení shody, který upravuje dodržování náležité péče v oblasti lidských práv, v kapitole „Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci" a v rámci systému odpovědného fungování dodavatelského řetězce (ReSC) v kapitole „Pracovníci v hodnotovém řetězci".

V říjnu 2024 se v Berlíně konalo „Fórum o udržitelném rozvoji koncernu". Proběhl intenzivní dialog o koncernové strategii udržitelnosti a zájmech zúčastněných stran se zástupci vědecké komunity, nevládních organizací a průmyslu a dalších zúčastněných stran.

V rámci těchto diskuzí a v souvislosti s revizí zapojení zúčastněných stran jsme reorganizovali nezávislou Radu pro trvalou udržitelnost, a to jak z hlediska jejího charakteru, tak složení. První dvě funkční období rady byla zaměřena převážně na témata reputace a komplexního strategického směřování společnosti. Nový koncept si nyní klade za cíl prověřovat a společně dále rozvíjet relevantní témata strategie udržitelnosti koncernu, jež byla identifikována v rámci posouzení významnosti. Novou Radu pro trvalou udržitelnost tvoří jedna skupina odborníků pro každou dimenzi strategie *regenerate+*. Trojice vybraných nezávislých externích odborníků spolupracuje se třemi interními zástupci koncernu v pracovních skupinách pro udržitelnost a společně dále rozvíjejí strategická témata. Tento nový formát nám umožňuje zajistit, aby zpětná vazba a náměty ke strategii a iniciativám koncernu Volkswagen byly využívány při jejich dalším rozvoji. Nová Rada pro trvalou udržitelnost má navíc možnost pravidelně předkládat výsledky své práce a podněty představenstvu koncernu v rámci rozhovorů a výměnných fór.

Dvanáct externích členů rady bylo rozděleno mezi čtyři dimenze iniciativy *regenerate+* následovně:

PŘÍRODA

DR. FRAUKE FISCHER

Agentur Auf!

Univerzita ve Würzburgu

Specializace: Biologická rozmanitost

Regionální zaměření: Německo a Afrika

REBECCA TAUER

WWF Deutschland

Specializace: Oběhové hospodářství

Regionální zaměření: Německo

DR. JULIAN ZUBER

GermanZero e. V.

Specializace: Legislativa v oblasti klimatu

Regionální zaměření: Německo

NAŠI LIDÉ

DR. JOEL HARTTER

Parallel Labs

University of Colorado

Specializace: Strategie zaměřené na člověka

Regionální zaměření: USA

CHRISTINA SCHILDMANN

Nadace Hanse Böcklera

Specializace: Práce budoucnosti

Regionální zaměření: Německo

HANNAH ZOLLER

University of Labour

Specializace: Pokračující profesní rozvoj

Regionální zaměření: Německo

SPOLEČNOST

ARON CRAMER

BSR

Specializace: Odpovědnost podniků

Regionální zaměření: USA

LAURA-KRISTINE KRAUSE

Yaleova univerzita

More in Common e. V.

Specializace: Sociální soudržnost

Regionální zaměření: Německo

MARCIN PIERSIAK

Alliance for Responsible Mining

Specializace: Udržitelný nákup

Regionální zaměření: Kolumbie, Evropa a Afrika

OBCHOD

ROSALINE MAY LEE

Rensselaer Polytechnic Institute

Specializace: Transformace a inovace

Regionální zaměření: USA a Čína

WILLIAM TODTS

Transport & Environment

Specializace: Udržitelná mobilita

Regionální zaměření: Belgie a Evropa

JEAN-LOUIS WARNHOLZ

Future Inc.

Specializace: Budoucí strategie a finanční technologie

Regionální zaměření: USA

INFORMACE O PŘEDSTAVENSTVU A DOZORČÍ RADĚ

Složení a rozmanitost představenstva

V souladu s čl. 6 stanov společnosti Volkswagen AG se představenstvo skládá nejméně ze tří osob. K 31. prosinci 2024 mělo představenstvo devět členů.

Dozorčí rada při jmenování představenstva zohledňuje řadu aspektů, včetně rozmanitosti. Rada chápe rozmanitost ve smyslu hodnotícího kritéria především jako odlišné, ale zároveň se doplňující profily odborníků s odbornými i všeobecnými zkušenostmi, a to i v mezinárodní oblasti, přičemž všechna pohlaví musí být v představenstvu adekvátně zastoupena. Dozorčí rada v tomto ohledu věnuje zvláštní pozornost rovněž následujícím aspektům:

- Členové představenstva by měli mít dlouholeté manažerské zkušenosti.
- Měli by také pokud možno disponovat zkušenostmi vycházejícími z různého vzdělání a profesního prostředí.
- Představenstvo by jako celek mělo mít odborné znalosti, zejména znalosti a zkušenosti s výrobou a prodejem vozidel a motorů jakéhokoli druhu, jakož i jiných technických výrobků, a zkušenosti v mezinárodní oblasti.
- Dále by mělo mít dlouholeté zkušenosti ve výzkumu a vývoji, ve výrobě, v odbytu, ve financích a v řízení lidských zdrojů a rovněž v oblasti práva a dodržování předpisů.
- V představenstvu by měli být zastoupeni i lidé různého věku.
- Usilujeme o vyšší podíl žen v představenstvu, než je zákonem stanovené minimum. V souladu se zákonem *Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst* (*Führungspositionen-Gesetz II*, FüPoG II – druhý zákon o rovném zastoupení žen a mužů ve vedoucích pozicích v soukromém a veřejném sektoru) podléhá společnost Volkswagen AG povinnému požadavku, podle kterého musí být členem představenstva alespoň jedna žena a alespoň jeden muž. Podíl žen v představenstvu v současné době činí 11,1 %.

Cílem politiky rozmanitosti je, aby členové představenstva reprezentovali nejrůznější odborné znalosti, zkušenosti, úhly pohledu, pohlaví a věk. Rozmanitost napomáhá dobré orientaci v organizačních a obchodních záležitostech společnosti Volkswagen AG. Především umožňuje členům představenstva, aby byli otevření vůči novým myšlenkám a vyhýbali se skupinovému myšlení. Tímto způsobem přispívá k úspěšnému řízení společnosti. Důvodem výše uvedených požadavků na složení představenstva je zajistit, aby mělo relevantní zkušenosti pro divize, produkty a zeměpisné lokality koncernu Volkswagen.

Složení a rozmanitost dozorčí rady

Dozorčí rada společnosti Volkswagen AG se skládá z 20 členů, přičemž polovinu tvoří zástupci akcionářů. Spolková země Dolní Sasko je dle § 11 odst. 1 stanov společnosti Volkswagen AG oprávněna jmenovat dva z těchto zástupců akcionářů za předpokladu, že bude přímo či nepřímo držet minimálně 15 % kmenových akcií společnosti. Zbývající zástupce akcionářů v dozorčí radě volí výroční valná hromada. Druhou polovinu dozorčí rady tvoří zástupci zaměstnanců, které dle zákona *Mitbestimmungsgesetz* (MitbestG – německý zákon o spolurozhodování) volí zaměstnanci. Celkem sedm z těchto zástupců jsou zaměstnanci společnosti, které volí zaměstnanci; zbývající tři jsou zástupci odborů volení zaměstnanci.

Pro řádné plnění svých dozorčích a poradních povinností musí mít dozorčí rada jako celek požadovanou odbornost, tj. znalosti, schopnosti a odborné zkušenosti. Za tímto účelem musí členové dozorčí rady společně disponovat znalostí odvětví, v němž společnost působí, tj. automobilového průmyslu, a být schopni posoudit podnikání společnosti. Zahrnuje to zejména znalosti, dovednosti a odborné zkušenosti související s transformací automobilového odvětví, například pokud jde o e-mobilitu a služby mobility. Mimoto musí mít dozorčí rada jako celek kolektivní odborné znalosti týkající se otázek udržitelnosti, jež jsou pro společnost relevantní. Jde například o znalosti, dovednosti a odborné zkušenosti týkající se zdrojů, dodavatelských řetězců, dodávek energie, sociální odpovědnosti podniků, udržitelných technologií a odpovídajících obchodních modelů. Dozorčí rada a její výbory mohou rozhodnout o přizvání odborníků či jiných relevantních osob k poradenství v jednotlivých záležitostech a také otázkách ESG dle potřeby. Další informace o kvalifikaci dozorčí rady naleznete v kvalifikační matici v kapitole „Prohlášení koncernu o správě a řízení“. Přiřazení kompetencí vychází ze sebehodnocení příslušného člena dozorčí rady.

Pozornost je věnována zásadám rozmanitosti při hledání kvalifikovaných osob pro optimální posílení specializované a manažerské odbornosti dozorčí rady jako celku. Dozorčí rada a zejména nominační výbor jsou vybízeny, aby v rámci svých návrhů kandidátů pro valnou hromadu uplatňovaly kompetenční profil a zásady rozmanitosti. Při přípravě takových návrhů je třeba v každém jednotlivém případě zvážit, do jaké míry bude práce dozorčí rady těžit z různorodosti odborných znalostí a náhledů jejích členů, z profesních profilů, které se vzájemně doplňují, ze vzájemně se doplňujících odborných a obecných zkušeností (včetně mezinárodních) a z adekvátní genderové vyváženosti. V dozorčí radě by mělo být zastoupeno široké spektrum zkušeností a specializovaných znalostí. Navíc by dozorčí rada jako celek měla disponovat širokou rozmanitostí názorů a znalostí, aby byla schopna dobře porozumět současnému stavu podnikání a dlouhodobějším příležitostem a rizikům v souvislosti s obchodními aktivitami. Dozorčí rada zároveň doporučuje zástupcům zaměstnanců a odborům (které mají právo podávat své návrhy na volbu zástupců zaměstnanců) a spolkové zemi Dolní Sasko (která má právo jmenovat členy dozorčí rady), aby přihlédli k požadavkům dozorčí rady ohledně jejího složení. Totéž platí pro osoby oprávněné podávat návrhy v případě, že by bylo zapotřebí soudně jmenovat náhradníka. Výše uvedené požadavky na složení dozorčí rady mají zajistit, aby celý orgán měl relevantní zkušenosti s obchodními aktivitami a zeměpisnými lokalitami koncernu Volkswagen. Při jmenování členů dozorčí rady je rovněž věnována pozornost nezávislosti členů. V souladu s definicí ESRS je deset zástupců zaměstnanců a pět zástupců akcionářů v současném složení dozorčí rady nezávislých, což odpovídá 75 %.

Minimální povinná kvóta 30 % žen a 30 % mužů platí pro dozorčí radu podle zákona *Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst* (*Führungspositionen-Gesetz*, FüPoG – německý zákon o rovném zastoupení žen a mužů ve vedoucích pozicích v soukromém a veřejném sektoru). Celkem 40 % členů dozorčí rady společnosti Volkswagen AG jsou v současnosti ženy.

Aspekty související s udržitelností v systému odměňování členů představenstva společnosti Volkswagen AG

Odměny představenstva vycházejí ze systému odměňování přijatého dozorčí radou dne 14. prosince 2020 s účinností od 1. ledna 2021, který dozorčí rada naposledy revidovala v prosinci 2023, resp. v dubnu 2024 s účinností od 1. ledna 2024, zejména s cílem lépe zohlednit zájmy kapitálového trhu. Systém odměňování členů představenstva je jasný a transparentní. Zohledňuje požadavky AktG ve znění německého zákona o provádění druhé směrnice o právech akcionářů (*Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie* , ARUG II) a bere v úvahu doporučení německého kodexu správy a řízení společností.

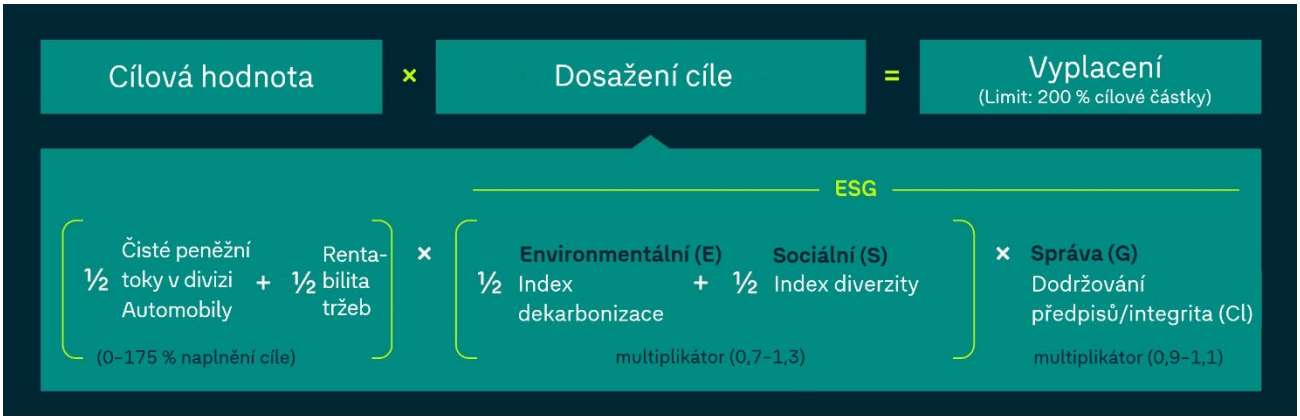
Odměny členů představenstva se skládají z pevných a variabilních složek. Pevné složky tvoří základní plat, vedlejší požitky a zaměstnanecké penzijní pojištění. Variabilními složkami jsou roční prémie s jednoletým vyhodnocovacím obdobím a plán výkonnostních akcií se čtyřletým vyhodnocovacím obdobím (dlouhodobá pobídka). Odměny členů představenstva a dozorčí rady jmenovaných v účetním období 2024 naleznete ve zprávě o odměňování.

Dlouhodobé pobídky slouží ke sladění odměn členů představenstva s dlouhodobými výsledky společnosti. Finanční výkonnostní cíl „zisk na akcii“ (EPS) ve spojení s vývojem ceny akcií a vyplacenými dividendami, měřeno po dobu čtyř let, zajišťuje dlouhodobý účinek etických pobídek a podporuje strategický cíl dosažení konkurenceschopné ziskovosti.

Roční bonus je vázán na cíle finanční výkonnosti Čistý peněžní tok v divizi Automobily („čistý peněžní tok v divizi Automobily“) a Provozní rentabilita tržeb koncernu Volkswagen („RoS“) a na dosažení cílů udržitelnosti (environmentální, sociální a správní, „ESG“), z nichž každý je zohledněn pomocí multiplikátoru („ESG faktor“). Integrace faktoru ESG zohledňuje význam cílů udržitelnosti. V této souvislosti index dekarbonizace, hodnocení sentimentu a index diverzity spolu s faktorem řízení pokrývají širokou škálu aspektů udržitelnosti.

Dozorčí rada pro účetní období roku 2024 využila možnosti použít pouze index diverzity a pozastavit průzkum mínění jako kritérium ESG s ohledem na dílčí cíl „sociální oblast“, neboť metoda měření uplatňovaná v průzkumu je v současné době revidována. Index dekarbonizace měří emise CO_2 a ekvivalentů CO_2 značek osobních vozidel a lehkých užitkových vozidel v průběhu celého životního cyklu a dokumentuje pokrok, jehož dosahujeme při omezování uhlíkové stopy. Index dekarbonizace převádí klimatické cíle koncernu Volkswagen do praxe a je tak

základním parametrem koncernu souvisejícím se zmírňováním změny klimatu. Další informace o cílech snižování emisí skleníkových plynů (rámce 1, 2 a 3) jsou uvedeny v kapitole „Změna klimatu“. Index diverzity se celosvětově používá k určení vývoje podílu žen ve vedení a internacionalizace vrcholového managementu. Tento ukazatel stanoví podněty pro příkladné vedení a firemní kulturu. Prostřednictvím faktoru správy a řízení vyjadřuje dozorčí rada spokojenost s očekávaným a skutečným jednáním představenstva s ohledem na kritéria bezúhonnosti a dodržování předpisů.



ESG faktory použité v systému odměňování jsou popsány v konsolidované výroční zprávě a zprávě o udržitelnosti koncernu. Jsou zahrnuty do strategických nefinančních klíčových ukazatelů výkonnosti a přiřazeny k tématům identifikovaným jako významné v posouzení dvojí významnosti koncernu Volkswagen prováděném pro dané vykazované období poprvé.

Následující přehledy zachycují minimální hodnoty, cílové hodnoty a maximální hodnoty stanovené dozorčí radou pro účetní období 2024 pro dílčí cíle životního prostředí (index dekarbonizace) a sociální oblast (index diverzity), spolu se skutečnými hodnotami a úrovněmi dosažení cíle v účetním období 2024.

	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ		SOCIÁLNÍ OBLAST
	Index dekarbonizace		Index diverzity
v tunách CO_2ekv./vozidlo	2024	Počet bodů	2024
Maximální hodnota	42,5	Maximální hodnota	157,0
Cílová úroveň 100 %	44,3	Cílová úroveň 100 %	150,0
Minimální hodnota	47,1	Minimální hodnota	143,0
Skutečná hodnota	46,4	Skutečná hodnota	168,0
Dosažení cíle (faktor)	0,8	Dosažení cíle (faktor)	1,3

Koeficient řízení by měl zpravidla činit 1,0 a měl by být snížen na 0,9, resp. zvýšen na 1,1 pouze v případě mimořádných událostí dle uvážení dozorčí rady. Pro účetní období 2024 stanovila dozorčí rada koeficient správy a řízení na standardní hodnotu 1,0 pro všechny členy představenstva, přičemž zohlednila kolektivní výkonnost představenstva jako celku i výkonnost jeho jednotlivých členů.

Odměna členů dozorčí rady se skládá z pevné odměny a odměny za účast na zasedání, případně z pevné odměny za práci ve výborech.

ŘÍZENÍ UDRŽITELNOSTI

Udržitelnost znamená udržovat neporušené environmentální, sociální a ekonomické systémy s dlouhodobou životaschopností na globální, regionální a místní úrovni. Koncern Volkswagen může tyto systémy ovlivňovat různými způsoby a přebírá spoluodpovědnost za jejich udržitelnost. Naší vizí je stát se poskytovatelem mobility s pozitivní přidanou hodnotou pro přírodu i společnost. Důležitým pilířem neustálého zlepšování naší výkonnosti v oblasti udržitelnosti je její správa a řízení. Související struktury, procesy a odpovědnosti jsou definovány v samostatné politice koncernu věnované řízení udržitelnosti.

Předseda představenstva společnosti Volkswagen AG nese za udržitelnost celkovou odpovědnost napříč všemi funkcemi. Členové představenstva přebírají další odpovědnost v souladu se svou odpovědností za konkrétní systémy řízení týkající se udržitelnosti a dodatečnou odpovědnost na úrovni koncernu přebírá také ředitel pro udržitelnost. Udržitelnost koncernu spadá do působnosti koncernové a produktové strategie, generálního sekretariátu podřízeného předsedovi představenstva koncernu. Strategické ukotvení udržitelnosti ve společnosti tímto způsobem pomůže zlepšit její odolnost, neboť vytváří pevné základy udržitelného rozvoje a posiluje odolnost vůči vnějším vlivům.

Udržitelnost, spolu s nově vytvořenou koncernovou strategií udržitelnosti *regenerate+*, je součástí našeho programu TOP 10 a je řízena prostřednictvím strategické řídící struktury v rámci koncernu. Abychom co nejtransparentněji prezentovali pokrok v našich dimenzích a tématech – v souladu se strategií koncernu a cíli programu TOP 10 platnými pro dané účetní období – jsou strategické cíle a milníky strukturovány pomocí metody OKR (Objectives and Key Results) a pravidelně měřeny. V souladu s tím jsou strategické cíle a cílové klíčové výsledky definovány pro všechny dimenze a témata zaměření iniciativy *regenerate+*. Ty mají být dosaženy především prostřednictvím časově omezených projektů a pracovních balíčků, z nichž každý je poměřován metrikami a dalšími klíčovými výkonnostními ukazateli. Úroveň plnění je průběžně monitorována a celková situace je třikrát ročně (resp. od roku 2025 dvakrát) prezentována mimo jiné představenstvu. Relevance hlavních témat, jejich cíle a milníky, stejně jako projekty a pracovní balíčky, jsou pravidelně revidovány na úrovni koncernu. Jejich zaměření průběžně sledujeme a v případě potřeby upravujeme.

Pro strategii *regenerate+* byly definovány metriky, které napomáhají jejímu systematickému provádění a činí dosažený pokrok transparentnějším. Metriky a cíle strategie udržitelnosti koncernu se používají nejen pro interní řízení, ale jsou také opakovaně projednávány s partnery, okolní společností a kapitálovým trhem.

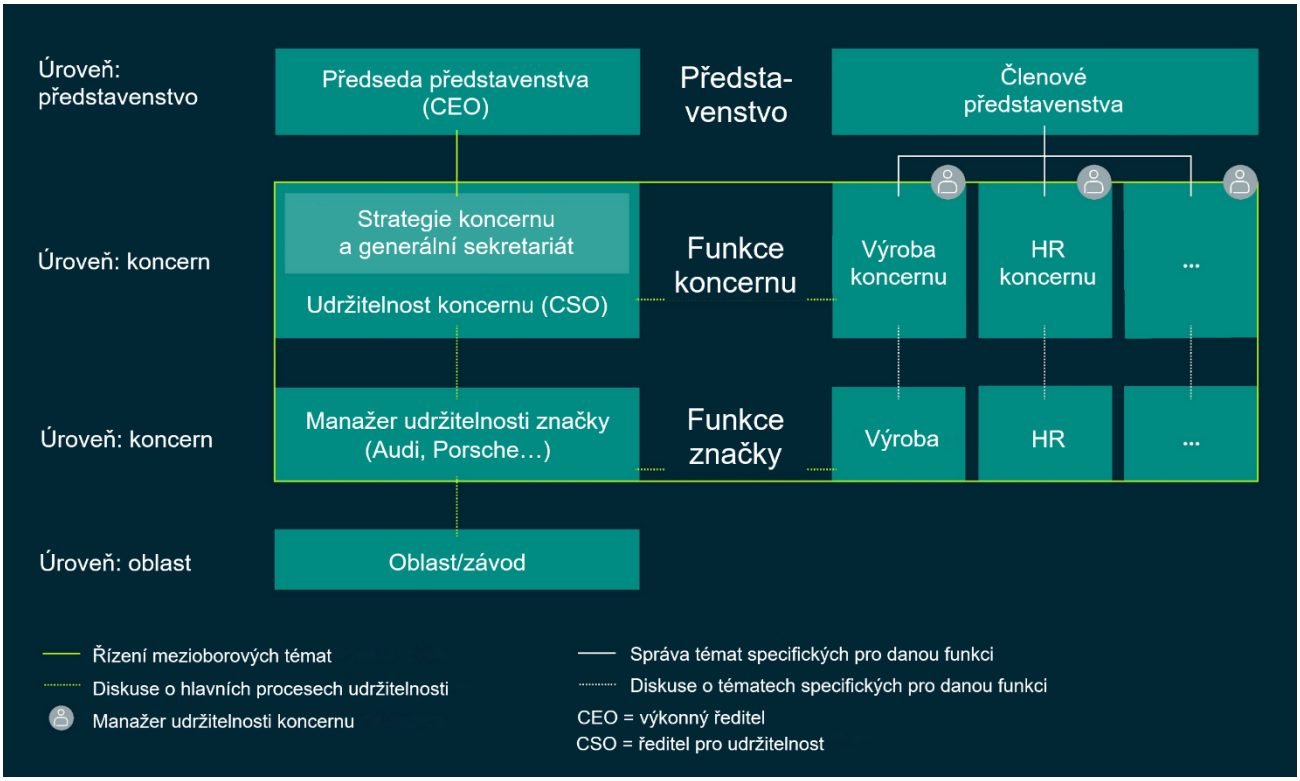
Kromě toho funkce udržitelnosti koncernu koordinuje všechny činnosti související s udržitelností a mezifunkční síť pro udržitelnost v rámci celého koncernu. Komunikace s funkcemi koncernu, značkami a společnostmi je strukturována prostřednictvím jasně definovaných základních procesů. Cílem je zajistit transparentnost, pokud jde o vnější požadavky, a převést je do podnikových opatření s ohledem na neustálé zlepšování výkonnosti koncernu, co se udržitelnosti týče.

Ústřední základní procesy zahrnují vývoj strategie udržitelnosti koncernu a posouzení významnosti, řízení zúčastněných stran, hodnocení ESG, zásad udržitelnosti a podávání zpráv o otázkách udržitelnosti.

Kromě toho jsou jednotlivé řídicí funkce na úrovni představenstva odpovědné za témata udržitelnosti specifická pro jednotlivé funkce a řídí je. Příslušná funkce koncernu odpovídá za zavádění politik s cílem řešit dopady, rizika a příležitosti. Jsou-li představenstvu doporučována usnesení týkající se témat relevantních pro udržitelnost, musí být jejich dopad na otázky strategie udržitelnosti předem posouzen a odsouhlasen s ředitelem pro udržitelnost.

Dozorčí rada společnosti Volkswagen AG dohlíží na představenstvo při řízení společnosti a poskytuje mu poradenství, zejména se prostřednictvím udílení souhlasu přímo podílí na rozhodnutích, která mají z hlediska podniku zásadní význam. Dohled a poradenství dozorčí rady se vztahují také na témata udržitelnosti. Výbor pro audit se mimo jiné zabývá záležitostmi, jako je audit zprávy o udržitelnosti a monitorování procesů souvisejících se zprávou o udržitelnosti. Dozorčí rada se zprávou o udržitelnosti zabývá také v rámci revize výroční zprávy, a to na základě předchozího přezkoumání výborem pro audit a závěrů auditu zprávy o udržitelnosti provedeného pověřeným auditorem. Dozorčí rada dále jmenovala pověřence pro otázky ESG. Tuto funkci v současné době vykonává Hans Dieter Pötsch. Marianne Heiß, Mansoor Al-Mahmúd, Hans Dieter Pötsch a Ferdinand Oliver Porsche si udržují přehled o nejnovějším vývoji v oblasti podávání zpráv o udržitelnosti a auditu a ověřování a promítají tyto odborné znalosti do práce dozorčí rady a výboru pro audit společnosti Volkswagen AG. Pravidelné zprávy o stavu v rámci zákonných povinností představenstva a povinností stanovených dozorčí radou zajišťují, že dozorčí rada je vždy informována o veškerém vývoji a změnách relevantních pro plnění svých povinností. V případě potřeby se dozorčí rada radí s renomovanými externími odborníky, kteří dozorčí radu podporují svými odbornými znalostmi a poskytují objektivní posouzení.

Na úrovni značky a společnosti přebírají mezifunkční koordinaci témat udržitelnosti manažeři udržitelnosti značky. Zpřesňují strategii udržitelnosti specifickou pro danou značku a jsou výhradně odpovědní za její obsah, implementaci a řízení, jakož i za podávání zpráv o otázkách udržitelnosti v rámci značky. Kromě toho v otázkách udržitelnosti zastupují svou značku navenek a jsou ve spojení s koncernovým oddělením udržitelnosti.



Představenstvo společnosti Volkswagen AG se pravidelně zabývá výsledky průřezových základních procesů udržitelnosti, aby získalo přehled o výkonnosti podniku v oblasti udržitelnosti. Například ve vykazovaném období

2024 byly v této souvislosti představenstvem koncernu potvrzeny výsledky posouzení dvojí významnosti. Výsledky posouzení významnosti posoudil také výbor pro audit spadající pod dozorčí radu.

Kromě toho byly tyto výsledky porovnány s cíli koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+*, kde sloužily jako vstupy za účelem přezkoumání celkové odolnosti strategie a zajištění toho, aby byly identifikované dopady, rizika a příležitosti dostatečně reflektovány.

V rámci přezkumu byla pozornost nejprve zaměřena na kvalitativní hodnocení míry pokrytí zjištěných dopadů, rizik a příležitostí ve vztahu ke strategii *regenerate+*. Strategické cíle a ambice *regenerate+* jsou se svým časovým horizontem deseti a více let v souladu s definicí dlouhodobého časového horizontu dle ESRS. Kromě toho je plnění krátkodobých a střednědobých (průběžných) cílů a opatření v kompetenci příslušných odborných útvarů a je uváděno v tematických standardech.

Z uvedeného srovnání vyplynulo, že iniciativa *regenerate+* pokrývá všechna témata specifická pro udržitelnost, která jsou důležitá pro strategický rozvoj komplexní výkonnosti v oblasti udržitelnosti v dlouhodobém horizontu. Jedinou výjimkou je několik dopadů, rizik a příležitostí specifických pro dané téma, například v oblastech Zákazníci a koncoví uživatelé nebo Zastupování politických zájmů a lobbing; tyto jsou zahrnuty ve specializovaných oblastech nebo značkách v konkrétních činnostech. Identifikovaná rizika jsou rovněž nepřímo zvažována v procesu přezkumu v souladu s hlavním procesem. Rizika jsou zmírňována prostřednictvím odpovídajících zásad funkcí koncernu. Za účelem včasné identifikace potenciálních rizik jsou k dispozici zavedené nástroje řízení, například systém řízení rizik.

Kromě popsané analýzy míry pokrytí ve vztahu ke strategii *regenerate+* byla ve vykazovaném období provedena analýza odolnosti týkající se podstatných dopadů, rizik a příležitostí v oblastech Změna klimatu (ESRS E1) a Biodiverzita a ekosystémy (ESRS E4). Tyto analýzy obecně hodnotí odolnost obchodního a provozního modelu v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu. Podrobnosti o postupu a výsledcích příslušných analýz odolnosti naleznete v kapitolách „Změna klimatu“ a „Biodiverzita a ekosystémy“.

ŘÍZENÍ RIZIK A VNITŘNÍ KONTROLY ZAMĚŘENÉ NA PODÁVÁNÍ ZPRÁV O UDRŽITELNOSTI

Cílem systému řízení rizik (RMS) a standardizovaného systému vnitřních kontrol (IKS) koncernu Volkswagen je včas identifikovat potenciální rizika, abychom mohli přijmout vhodná protiopatření a odvrátit hrozbu ztráty, resp. vyloučit jakákoli rizika, která by mohla ohrozit další existenci podniku. Standardizovaný systém vnitřních kontrol byl vyvinut v uplynulých letech a lépe chrání před procesními riziky. Následně byl zaveden v klíčových společnostech. Ve 26 katalozích kontrol jsou společnostem koncernu, které spadají do jeho působnosti, předkládány požadavky týkající se procesních rizik a cílů kontroly, které je třeba obsáhnout, aby byl hodnotový řetězec chráněn standardizovaným způsobem. Vedle otázek finančního výkaznictví se zabývají záležitostmi, jako jsou procesní rizika v rámci vývoje nebo výroby, stejně jako dodržováním předpisů a udržitelností. Každoročně se provádí rizikově orientovaný přezkum společností, jež mají být do IKS zahrnuty. Katalogy kontrol jsou v pravidelných intervalech revidovány a rozšiřovány, aby byla zajištěna jejich aktuálnost.

Za účelem plnění požadavků na podávání zpráv o udržitelnosti a zabezpečení souvisejícího procesu podávání zpráv byla v rámci analýzy rizik ve vykazovaném období identifikována významná rizika v průběhu celého procesu reportingu a na základě kontrolního katalogu pro vykazování udržitelnosti byly do IKS implementovány interní kontrolní mechanismy.

V této souvislosti byly složky procesu podávání zpráv – od zajištění úplnosti a správnosti rozsahu, přes posouzení významnosti a identifikovaných příležitostí, rizik a dopadů až po úplnost a přesnost prezentace v externím výkaznictví – identifikovány jako rizika a v plném rozsahu zahrnuty do katalogu kontrol jako rizika procesu, jež je třeba pokrýt.

Byla vytvořena rizikově orientovaná politika ohledně rizika nesprávného výpočtu, záznamu či zpracování datových bodů, zohledňující mimo jiné aspekty, jako je složitost generování dat. V závislosti na klasifikaci rizika datových bodů jsou tyto v rámci centrálního přístupu postoupeny do IKS, případně dokumentovány decentralizovaně.

Standardizovaný IKS zahrnuje pravidelný přezkum významných rizik zjištěných v průběhu vykazování, související kontroly, identifikaci potenciálních nedostatků v kontrole a jejich nápravu a odpovídající reporting. Každé čtvrtletí jsou představenstvu koncernu a výboru pro audit dozorčí rady předkládány zprávy o tom, do jaké

míry proběhly práce na nápravě zjištěných nedostatků kontroly. Další informace o přístupu k řízení rizik naleznete v části „Postup a výsledky posouzení dvojí významnosti".

POSTUP A VÝSLEDKY POSOUZENÍ DVOJÍ VÝZNAMNOSTI

Pro účely určení, která témata musí být uvedena ve zprávě o udržitelnosti, stanoví ESRS v příslušných standardech provedení posouzení dvojí významnosti. Daný proces zahrnuje identifikaci a vyhodnocení podstatných dopadů, rizik a příležitostí koncernu Volkswagen ve vztahu k otázkám udržitelnosti. V roce 2023 byla v rámci koncernu Volkswagen vytvořena metodika, jejímž cílem je poskytnout koncernu i jeho společnostem, jež budou v budoucnu podléhat požadavkům na podávání zpráv, pokyny k provádění posouzení významnosti ve vykazovaném období 2024. Cílem daného přístupu bylo zajistit, aby posuzování probíhalo v souladu se standardizovanými kroky a kritérii. Z tohoto důvodu byla provedena samostatná dvojí posouzení významnosti dle definované metodiky posuzování jak pro koncern Volkswagen, tak pro podskupinu tvořenou společnostmi Volkswagen Financial Services AG (včetně Volkswagen Bank GmbH a Volkswagen Leasing GmbH) a Volkswagen Financial Services Overseas AG, Porsche AG Group a TRATON Group pro účetní období roku 2024. Záměrem je zajistit každoroční aktualizaci posouzení významnosti.

Metodika, předpoklady a vstupní parametry

Posouzení významnosti se týkalo jak vlastního provozu koncernu Volkswagen, tak i předcházejících a navazujících částí hodnotového řetězce popsaných v kapitole „Obchodní model, hodnotový řetězec a strategie". V jednotlivých případech byla do analýzy zahrnuta aktiva.

Jakožto celosvětově působící koncern jsme na dopady, rizika a příležitosti uplatňovali globální pohled. Odborníci z koncernu Volkswagen AG provedli identifikaci a hodnocení pro celý koncern s využitím standardizované hodnotící škály. V případě určitých dopadů byli zapojeni vybraní experti z koncernových společností. Cílem uvedeného přístupu bylo snížit nejistoty v procesu posuzování a ověřit předpoklady. V rámci možností byly pro hodnocení dat využívány stávající analýzy a klasifikace. Mezi ně patřily analýzy z jiných procesů ESG due diligence, například německý zákon o povinnosti náležité péče v dodavatelském řetězci *(Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, LkSG)* pro standardy S, analýzy životního cyklu pro ESRS E1 a ESRS E5, analýza chemických látek SCIP pro ESRS E2, vodní stopa pro ESRS E3 a analýza lokalit pro ESRS E4. Pokud existovala nejistota ohledně dopadů (zejména v případě dopadů na obchodní vztahy a dále v hodnotovém řetězci), byly uplatněny konzervativní předpoklady, které byly harmonizovány v rámci celého koncernu. Kromě toho byla provedena analýza klimatických rizik (viz kapitola „Změna klimatu") a analýza dopadů na biologickou rozmanitost (viz kapitola „Biologická rozmanitost a ekosystémy").

Detaily jednotlivých kroků procesu

Příslušný proces je v rámci koncernu Volkswagen rozdělen do čtyř základních kroků:

> 1. Analýza souvislostí
> 2. Shromažďování dopadů, rizik a příležitostí
> 3. Posouzení dopadů, rizik a příležitostí
> 4. Ověření výsledků posouzení dvojí významnosti

Analýza souvislostí

V rámci analýzy souvislostí konkretizoval koncern Volkswagen relevantní skupiny zúčastněných stran, svůj obchodní model a hodnotový řetězec s ohledem na požadavky evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti. Jako závazný základ seznamu témat pro posouzení významnosti bylo definováno 37 dílčích témat ESRS, přičemž byla zohledněna i dílčí podtémata. Kromě toho byly analyzovány specifické charakteristiky pro dané subjekty. Perspektiva koncernu byla stanovena srovnáním s posouzením významnosti ve zprávě o udržitelnosti za předchozí účetní období, která splňovala požadavky Globální iniciativy pro podávání zpráv *(Global Reporting Initiative, GRI)*, a s koncernovou strategií udržitelnosti *regenerate+*. Navíc bylo provedeno srovnání s tématy uplatňovanými koncernovými společnostmi, konkurencí, externími rámci ESG a ratingy ESG. Korporátní občanství bylo definováno jako dodatečné dílčí téma specifické pro daný subjekt v rámci tematického

standardu Dotčené komunity (ESRS S3), viz kapitola „Korporátní občanství“. K posouzení významnosti v koncernu Volkswagen tak bylo využito 38 témat.

Shromažďování dopadů, rizik a příležitostí

Na základě příslušných 38 témat byly shromážděny pozitivní i negativní dopady, rizika a příležitosti. Vycházelo se zejména z dříve zjištěných dopadů, rizik a příležitostí koncernu, včetně zprávy o rizicích a příležitostech, doplněné o informace poskytnuté jednotlivými koncernovými společnostmi. Ke zpřesnění dopadů, rizik a příležitostí na úrovni dílčích témat byla využita dílčí podtémata ESRS. Příslušné dílčí dopady, rizika a příležitosti byly seskupeny do bloků, a to na takové úrovni, která odpovídá požadavkům na podávání zpráv globálního koncernu. Některé z nich byly dále specifikovány v odborných diskusích a upraveny dle stávajících postupů náležité péče koncernu Volkswagen. Uvedené bloky posloužily k posouzení dvojí významnosti také koncernovým společnostem, jež je ve vybraných případech doplnily o záležitosti relevantní z vlastního pohledu.

Posouzení dopadů, rizik a příležitostí

Posouzení významnosti bylo provedeno na úrovni identifikovaných bloků. Metoda posouzení finanční významnosti a významnosti dopadů byla vypracována centrálně. Posouzení dopadů bylo zaměřeno na dopad koncernu Volkswagen na životní prostředí a společnost, zatímco posouzení finanční významnosti bralo v potaz rizika a příležitosti související s udržitelností, jimž je koncern vystaven. Posouzení finanční významnosti bylo provedeno až po posouzení dopadů, aby bylo možné zohlednit vzájemné závislosti mezi dopady a riziky či příležitostmi. Při posuzování finanční významnosti byla tímto způsobem zohledněna také závislost na aspektech, jako jsou přírodní zdroje či jiné ekosystémové služby. Metodika hodnocení je závazná.
Dopady, rizika a příležitosti byly hodnoceny na pracovních seminářích s odborníky na daná témata z různých resortů za použití výše popsaných metod hodnocení. Po posouzení byly stanoveny prahové hodnoty významnosti.

Ověření výsledků posouzení dvojí významnosti

V posledním kroku bylo posouzení významnosti týkající se koncernu Volkswagen validováno. Klíčovou součástí této validace byla harmonizace výsledků posouzení významnosti koncernových společností. Každá společnost, na kterou se požadavky na podávání zpráv budou vztahovat, zdokumentovala relevantní výsledky a poskytla je za účelem konsolidace na úrovni koncernu. Byla přezkoumána konzistence hodnocení, resp. byly projednány nesrovnalosti z hlediska vhodnosti a v některých případech došlo k úpravě hodnocení.

Další část harmonizace měla podobu validace z hlediska lidských práv. Zde byla posouzena závažnost negativních dopadů na lidská práva a provedeno srovnání s prioritními riziky dle zákona o povinnosti náležité péče v dodavatelském řetězci.

Dále byly výsledky posouzení dvojí významnosti porovnány s riziky a příležitostmi identifikovanými v rámci řízení rizik koncernu a podrobněji zhodnoceny.

Nakonec byly porovnány se strategickým směřováním iniciativy *regenerate+*, projednány a odsouhlaseny při validaci napříč odděleními a schváleny představenstvem. Uvedený proces podléhá odpovídajícím kontrolním mechanismům systému vnitřních kontrol. Kvůli snazšímu shromažďování a posuzování dopadů, rizik a příležitostí relevantních pro proces významnosti ve zbývající části účetního období byla stávající podoba zúčastněných stran spolu s výstupy systému řízení rizik přezkoumány, zda nedošlo k podstatným změnám.

Zapojení zúčastněných stran

Koncern Volkswagen do posouzení významnosti nepřímo zahrnul zájmy příslušných skupin zúčastněných stran. Žádné přímé konzultace neproběhly. Do posouzení významnosti byli zapojeni interní odborníci. Mohli jsme tak využít znalosti vlastních oddělení týkající se vztahů mezi tématy udržitelnosti a příslušnými zúčastněnými stranami – například z analýz a hodnocení ESG. Součástí procesu byla i zpětná vazba z diskuzí mezi odděleními a zúčastněnými stranami. Ve validační komisi jsou zastoupena i další oddělení zohledňující perspektivu zúčastněných stran, například oddělení udržitelnosti, oddělení pro vztahy s investory, podnikové rady, oddělení vnějších vztahů či oddělení nákupu.

Podrobná metodika hodnocení

Významnost dopadů

V souladu s evropskými standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti byly při posouzení významnosti dopadů použity jak pozitivní, tak negativní dopady. Byly posuzovány odděleně ve dvou kategoriích skutečných dopadů a potenciálních dopadů. Skutečné dopady v kontextu posouzení významnosti představují dopady, které se aktuálně skutečně dějí nebo se již staly. Tento časový horizont platí pro všechny skutečné dopady uvedené ve zprávě o udržitelnosti. Potenciální dopady jsou dopady, u nichž je dostatečně pravděpodobné, že nastanou. Nejvhodnější časový horizont pro potenciální dopady je v textu popsán jako krátkodobý (méně než 1 rok), střednědobý (1–5 let) nebo dlouhodobý (více než 5 let).
Při určování negativních dopadů byly parametry rozsahu, dosahu a nevratnosti hodnoceny samostatně a poté sloučeny jako průměr, aby byla stanovena závažnost dopadu. U pozitivních dopadů byl hodnocen jejich rozsah a dosah, přičemž průměr těchto dvou kritérií rovněž vyjadřuje závažnost dopadu.

V případě potenciálních dopadů byla pravděpodobnost výskytu hodnocena jak u pozitivních, tak u negativních dopadů. U skutečných dopadů se předpokládala pravděpodobnost výskytu 100 %.

Dopady byly rozděleny do kategorií závažnosti na základě rozsahu a dosahu a u negativních dopadů i nevratnosti. Významnost dopadů je posuzována vynásobením faktorů závažnosti a pravděpodobnosti výskytu. Z hlediska významnosti dopadů jsou dopady klasifikovány jako významné, pokud je jejich rizikové skóre 50 nebo vyšší na stupnici od 1 do 100.

Finanční významnost

Kapitola o rizicích a příležitostech v konsolidované výroční zprávě obsahuje popis procesů řízení rizik v koncernu Volkswagen. Čtvrtletní proces řízení rizik zahrnuje všechny akutní situace bez ohledu na charakter rizika, např. prodejní, environmentální nebo personální rizika. Kvůli splnění požadavků evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti byl vytvořen další proces identifikace rizik a příležitostí. Proces identifikace a hodnocení rizik a příležitostí pro účely podávání zpráv o udržitelnosti vychází z postupů, které již byly v koncernu zavedeny pro čtvrtletní vyhodnocování rizik. Pro každé riziko a příležitost týkající se udržitelnosti je na základě požadavků ESRS stanoveno skóre. Toto skóre se vypočítá vynásobením pravděpodobnosti výskytu potenciální závažností a umožňuje rizika a příležitosti srovnávat. Závažnost vyplývá z vážených kritérií finančního dopadu a dopadu na pověst. Každému z uvedených kritérií je přiřazeno skóre od 0 do 10. Do hodnocení jsou zahrnuta přijatá řídicí a kontrolní opatření podle požadavků ESRS.

Skóre pravděpodobnosti výskytu se zvyšuje s rostoucí pravděpodobností, dokud nedosáhne nejvyššího skóre 10 pro pravděpodobnost vyšší než 90 % ve sledovaném období. V případě kritéria finančních dopadů se skóre zvyšuje spolu s rozsahem ztráty, tj. nejvyšší skóre 10 platí při výši potenciálních ztrát převyšujících 1 mld. €. Kritérium dopadů na pověst může zahrnovat lokální narušení/vytváření důvěry a ztrátu/získání důvěry na místní úrovni až po ztrátu/získání reputace na regionální či mezinárodní úrovni.

Hodnocení se provádí pro každé riziko či příležitost z hlediska finančních dopadů na provozní výsledek v příslušném časovém horizontu, v němž může nastat. Rozlišuje se mezi krátkodobým (méně než 1 rok), střednědobým (1–5 let) a dlouhodobým (více než 5 let) časovým horizontem. Akutní rizika udržitelnosti jsou rovněž identifikována, hodnocena a řízena v rámci čtvrtletního procesu řízení rizik. K rizikům udržitelnosti se přistupuje stejně jako k ostatním identifikovaným typům rizik.

Rizika/příležitosti týkající se udržitelnosti jsou hodnocena jako významná ve smyslu finanční významnosti, pokud je jejich rizikové skóre 50 a více nebo jejich potenciální finanční dopad činí 1 mld. € a více. Daný postup je obdobou zavedených požadavků na podávání zpráv v rámci čtvrtletního procesu řízení rizik.

Hodnocení byla projednána na úrovni koncernu s příslušnými útvary v procesu založeném na posouzení významnosti. Významná rizika a příležitosti jsou uvedeny v příslušných kapitolách ESRS.

Systémy RMS a IKS jsou pravidelně optimalizovány na základě průběžného monitorování a zkvalitňování, přičemž se stejnou měrou zohledňují interní i externí požadavky, zejména požadavky ESRS. V konkrétních případech se na dalším vývoji systémů RMS a IKS podílejí externí odborníci.

Práh významnosti

V souladu s požadavky ESRS byly po dokončení fáze posuzování stanoveny prahové hodnoty významnosti jak pro dopady, tak pro finanční významnost. Na pětibodové stupnici od informativního po kritický se téma stává pro koncern Volkswagen významným, pokud výrazně překročí práh pro druhou nejvyšší kategorii. K tomu, aby bylo jako významné definováno dílčí téma, stačí, aby byl jako významný vyhodnocen buď dopad, nebo riziko či příležitost. V případě finančního dopadu převyšujícího 1 mld. € je riziko nebo příležitost klasifikována jako významná bez ohledu na celkové hodnocení.

Postup určení významných informací

Příslušné požadavky na zveřejňování informací z evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti byly identifikovány na základě významných dopadů, rizik a příležitostí pro účetní období 2024.

Aby bylo možné určit, které informace mají být vykázány, koncern Volkswagen nejprve přiřadil datové body k jednomu nebo více z 38 témat. Datové body vztahující se výhradně k nepodstatným tématům byly poté z procesu vykazování vyloučeny. V dalším kroku byly vyřazeny dobrovolné datové body s postupně zaváděnými požadavky na zveřejňování informací, které byly z hlediska reportingu vyhodnoceny jako nerelevantní. Nakonec byly z různých důvodů vyloučeny metriky, jež byly přiřazeny k významnému tématu, ale nebyly kategorizovány jako relevantní. Příslušné důvody byly přehledně zdokumentovány.

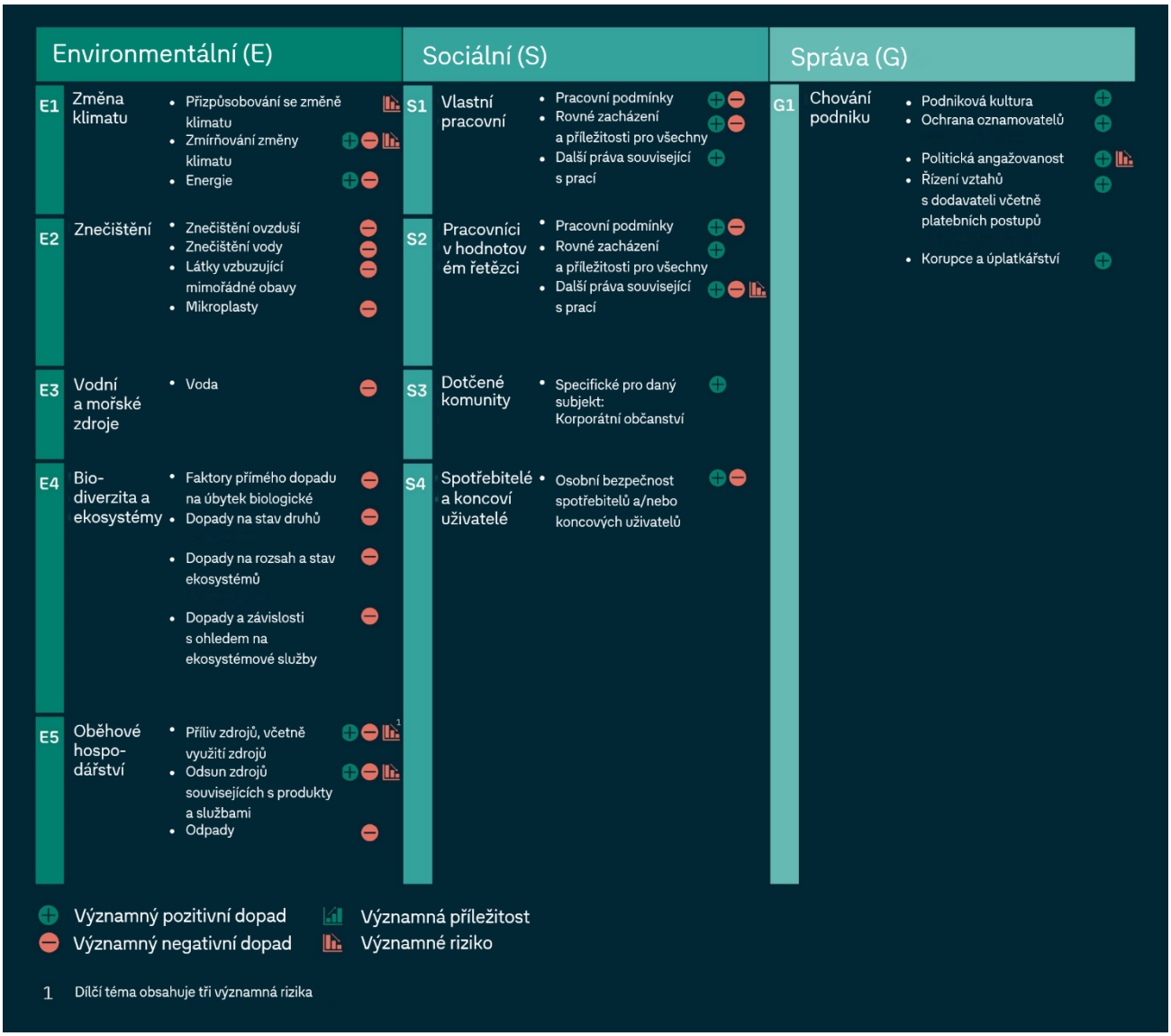
Výsledky posouzení významnosti

V rámci posouzení dvojí významnosti bylo 28 z 38 zvažovaných témat identifikováno jako významná. Celkem 17 pozitivních dopadů, 19 negativních dopadů, 8 rizik a žádné příležitosti byly kategorizovány jako významné. Ve všech tematických standardech byly rovněž identifikovány další dopady, rizika a příležitosti, které nedosáhly prahové hodnoty pro vykazování. Inherentní rizika jsou popsána ve výroční zprávě. Podstatné dopady, rizika a příležitosti byly přiřazeny k dílčím tématům ESRS (viz grafika). Pouze dopady tématu korporátní občanství jsou pokryty dalšími informacemi specifickými pro daný subjekt. Ve vykazovaném období 2024 byla využita možnost prezentovat podstatné vlivy, rizika a příležitosti v příslušných tematických standardech. Aktuální finanční dopady, jsou-li významné a vykázané, jsou rovněž popsány v kapitolách o tematických standardech. Posouzení

Úvod do environmentálního řízení

Ambice koncernu Volkswagen se neomezují jen na snížení emisí. Naší vizí je mít pozitivní dopad na lidi a životní prostředí a prostřednictvím regenerativních postupů přispívat k obnově a zlepšování ekosystémů a životních podmínek.

dvojí významnosti bylo poprvé provedeno v souladu s požadavky ESRS, takže změny oproti předchozím obdobím nejsou relevantní. Pro příští zprávu o udržitelnosti bude patřičně aktualizováno.



ZASTŘEŠUJÍCÍ POLITIKY

V evropských standardech pro podávání zpráv o udržitelnosti je stanovena pětice základních politik:

- „Politika: Dekarbonizace"
- „Politika: Prevence znečištění"
- „Politika: Udržitelné hospodaření s vodou"
- „Politika: Biologická rozmanitost"
- „Politika: Využívání zdrojů a oběhové hospodářství"

Tyto politiky využívají koncernové politiky systému řízení souladu s předpisy v oblasti životního prostředí (ECMS), který hraje významnou roli ve správě a řízení. Důležité jsou také kodex chování, strategie koncernu, koncernová strategie udržitelnosti *regenerate+*, kodex chování pro obchodní partnery, naše environmentální programové prohlášení goTOzero, zásady ochrany životního prostředí, naše strategie dekarbonizace a závazky týkající se biologické rozmanitosti. Zabývají se ekologičností výrobků, služeb a procesů, jakož i ekologickou stopou koncernu Volkswagen.

Příslušné dokumenty, které platí v rámci celého koncernu, jsou k dispozici jak veřejně (s výjimkou koncernových politik), tak interně. Relevantní obsah uvedených dokumentů je diskutován v následujících kapitolách. Tematické specifikace jsou uvedeny v odpovídající části „Politiky" v jednotlivých kapitolách Informací o životním prostředí.

Ochrana životního prostředí je zakotvena v kodexu chování jako klíčová firemní zásada. Z pozice celosvětově působící společnosti je koncern Volkswagen odpovědný za šetrnost svých výrobků, provozoven a služeb k životnímu prostředí a jejich udržitelnost. Naším posláním je být globálním poskytovatelem udržitelné mobility a vzorem v oblasti ochrany životního prostředí. Zavazujeme se používat ekologické, vyspělé a účinné technologie, které se uplatňují v průběhu celého životního cyklu výrobků. Již ve fázi vývoje a výroby věnujeme pozornost udržitelnému využívání přírodních zdrojů, průběžně pracujeme na zmírňování dopadů na životní prostředí a dbáme na dodržování zákonů a předpisů na ochranu životního prostředí. Kromě toho je neustále vyhodnocována a v případě potřeby optimalizována šetrnost výrobků a výrobních procesů k životnímu prostředí.

Témata zmírňování změny klimatu a energetiky jsou klíčovými prvky strategie koncernu týkající se dekarbonizace jeho podnikatelské činnosti. Zmírňování změny klimatu je rovněž důležitým aspektem strategie *regenerate+*. Pomocí elektrických pohonů, digitální konektivity a autonomního řízení se Volkswagen snaží, aby jeho vozy byly čistší, chytřejší, tišší a bezpečnější. Koncern využívá svou inovační sílu ke snižování ekologické stopy – v průběhu celého životního cyklu svých výrobků a v řešeních mobility. Inovace mají rovněž pomoci zákazníkům být ohleduplnější k životnímu prostředí.

Kromě toho Volkswagen přizpůsobuje své aktivity zásadám ochrany a zkvalitňování životního prostředí v souladu s iniciativou *regenerate+*. Ústředními body této strategie jsou dekarbonizace, zavedení oběhového hospodářství a zachování biologické rozmanitosti. Dimenze příroda představuje podstatnou součást podpůrné iniciativy *regenerate+*. Koncern Volkswagen se snaží, aby pozitivní dopady jeho aktivit v této oblasti byly měřitelné a srozumitelné. V důsledku toho je jedním z hlavních cílů dimenze příroda dosáhnout více než jen snížení emisí. Naší vizí je mít pozitivní dopad na lidi a životní prostředí a prostřednictvím regenerativních postupů přispívat k obnově a zlepšování ekosystémů a životních podmínek.

Kodex chování pro obchodní partnery přispívá k pokroku v oblasti udržitelnosti v rámci celého koncernu. Ve snaze zprostředkovat požadavky kodexu chování pro obchodní partnery i na nižších úrovních dodavatelského řetězce, požaduje koncern Volkswagen od svých dodavatelů, aby dané požadavky uplatňovali na své přímé obchodní partnery. Nad rámec zákonných požadavků se koncern Volkswagen zavazuje být odpovědným členem společnosti a partnerem tvůrců politik, s nimiž se snaží vést dialog o budoucích koncepcích mobility a návrzích ekologicky udržitelného rozvoje. Otázky životního prostředí, kterými se kodex chování pro obchodní partnery zabývá, zahrnují požadavky na udržitelnost v oblasti ochrany životního prostředí a odpovědné dodavatelské řetězce.

Rámcem pro všechny environmentální aktivity koncernu Volkswagen je naše environmentální programové prohlášení goTOzero. Prostřednictvím tohoto prohlášení usilujeme o minimalizaci environmentálního dopadu po celou dobu životního cyklu – od surovin po ukončení životnosti – v souvislosti se všemi našimi produkty a řešeními mobility. Dodržování předpisů, norem a dobrovolných závazků v oblasti životního prostředí je

základním předpokladem naší činnosti. Uvedené programové prohlášení představuje základ pro propojení našich cílů, metrik, programů a opatření. Pomáhá soustředit naši činnost kolem čtveřice hlavních oblastí a cílů, jež z nich vyplývají:

Vedle závazku k ochraně životního prostředí se koncern Volkswagen zaměřuje také na dodržování předpisů v oblasti životního prostředí. To se týká nejen dodržování právních předpisů a interních požadavků, ale také úzkého dialogu a spolupráce se zúčastněnými stranami. Klademe důraz na zapojení svých zaměstnanců, zákazníků, dodavatelů, zákonodárců, úřadů, okolních komunit a dalších zúčastněných stran. Cílem koncernu je lépe porozumět jejich očekáváním a požadavkům ve vztahu k životnímu prostředí. Získané podněty jsou zaneseny do ECMS, pečlivě vyhodnoceny a následně promítnuty do procesů, produktů a služeb koncernu.

Volkswagen formuloval environmentální politiku, kterou se řídí ve svých rozhodnutích týkajících se životního prostředí, při řízení projektů a ochraně životního prostředí. Tato politika přibližuje realitě naše zastřešující environmentální programové prohlášení a stanoví parametry chování a pracovních metod managementu a zaměstnanců v pěti oblastech: chování managementu, dodržování předpisů, ochrana životního prostředí, spolupráce se zúčastněnými stranami a průběžné zlepšování. Environmentální politika zdůrazňuje například integraci energie z obnovitelných zdrojů, dekarbonizaci, udržitelné dodavatelské řetězce a energetickou účinnost. Koncern Volkswagen má rovněž v úmyslu snižovat dopady svých procesů, výrobků a služeb na životní prostředí a neustále zlepšovat uplatňovaný systém řízení souladu s předpisy v oblasti životního prostředí (ECMS) a environmentální výkonnost.

Na základě našeho kréda a environmentální politiky je ochrana životního prostředí pevně zakotvena v činnosti všech divizí koncernu Volkswagen, mj. včetně výroby, logistiky a prodeje. V rámci strategické vize továrny s nulovým dopadem na životní prostředí podniká Volkswagen konkrétní kroky k udržitelnější výrobě. Náplní vize je idealizovaná továrna, která využívá výrobní metody maximálně šetrné ke klimatu, zdrojům a životnímu prostředí, čímž snižuje veškeré dopady výroby vozidel a komponentů na životní prostředí. Jednotlivé značky a závody využívají metody měření a nástroje řízení vyvinuté za tímto účelem. Další související informace viz kapitola „Nadřazené cíle a ukazatele“. Uvedené metody měření a nástroje řízení umožňují zaznamenávat a snižovat kvantitativní dopady výrobních lokalit na životní prostředí, zejména v následujících oblastech činností: zmírňování změny klimatu a energie, emise, voda a odpady. Zaměřujeme se také na kvalitativní aspekty, jako je vzhled našich továren, závazek podporovat biologickou rozmanitost, ochrana půdy, fungující systém řízení souladu s environmentálními předpisy, efektivnější využívání zdrojů a ekologicky šetrné řízení mobility pro přepravu zaměstnanců a zboží.

V rámci iniciativy Logistika s nulovým dopadem *(Zero Impact Logistics)* podporují veškerá logistická oddělení environmentální programové prohlášení koncernu Volkswagen. Nepřetržitou optimalizací dopravní sítě a logistických procesů – například prostřednictvím digitalizace – omezujeme zbytečné zásilky a přispíváme ke snížení emisí. Současně také zkoumáme, testujeme a urychlujeme využívání nových nízkoemisních technologií a zdrojů energie pro přepravu výrobních materiálů a vozidel.

Prodejní síť koncernu Volkswagen celosvětově funguje na více než 150 trzích s více než 17 000 prodejními a servisními místy. Kromě široké nabídky plně elektrických vozidel a hybridních modelů jsme zahájili projekt goTOzero Retail, který se zaměřuje na dekarbonizaci a zvýšení výkonnosti celé prodejní sítě v oblasti ESG a jehož cílem je podpořit prodejní partnery při přechodu na uhlíkově neutrální obchodní model.

Koncernová politika týkající se systému řízení souladu s předpisy v oblasti životního prostředí (ECMS) stanovuje požadavky, úkoly a odpovědnosti s ohledem na životní prostředí a dodržování předpisů. Poskytuje rámec pro implementaci ECMS ve všech fázích podnikání a v celém životním cyklu vozidel v jednotlivých značkách a společnostech. Definuje minimální požadavky pro jednotlivé společnosti a dává jim možnost flexibilně tyto implementovat způsobem, který vyhovuje jejich podnikání. Systematické zavádění požadavků koncernové politiky týkající se ECMS posiluje účinnost a robustnost systémů řízení dodržování environmentálních předpisů v závodech koncernu Volkswagen. Stanovené role a odpovědnosti umožňují jasné rozdělení úkolů a kompetencí. Objektivní posouzení těchto systémů řízení a jejich neustálé zlepšování je zajištěno nejen interními audity, ale také externími certifikacemi. ECMS se rovněž používá k pravidelné kontrole účinnosti opatření. Podrobnosti naleznete v části „Opatření a zdroje“ v jednotlivých kapitolách s informacemi o životním prostředí. Volkswagen zajišťuje pro své zaměstnance pravidelná školení o ochraně životního prostředí a dodržování environmentálních předpisů. V souladu s koncernovou politikou také požaduje, aby všechny výrobní a vývojové závody uplatňovaly vlastní systémy environmentálního řízení certifikované podle normy ISO 14001 nebo ověřené systémem environmentálního řízení a auditu (EMAS).

Koncern Volkswagen zavedl v roce 2022 systém odpovědného dodavatelského řetězce, který je v souladu s mezinárodními rámci a požadavky. Cílem tohoto systému je identifikovat obzvláště vysoká rizika v dodavatelském řetězci v souvislosti s porušováním lidských práv a ochrany životního prostředí a daná rizika vhodně řídit.

Odpovědnost koncernu Volkswagen za životní prostředí je jasně definována. Za řízení provozní ochrany životního prostředí v rámci celého koncernu odpovídá generální ředitel značky Volkswagen osobní vozy a řídící výbor koncernu pro životní prostředí a energetiku, s podporou řady odborných orgánů. Řídící výbor koncernu pro životní prostředí a energetiku pravidelně informuje představenstvo koncernu o tématech týkajících se životního prostředí a energetiky. Koordinuje dialog v rámci celého koncernu a rozhoduje o otázkách životního prostředí a energetiky. Mezi jeho úkoly patří také realizace programů účinného využívání zdrojů a sledování plnění cílů. Jako nejvyšší orgán koncernu Volkswagen pro oblast životního prostředí hraje tento řídicí výbor koncernu klíčovou roli při rozhodování o otázkách životního prostředí. Další orgány jsou odpovědné za řízení důležitých individuálních aspektů, jako například řídící výbor koncernu pro shodu vozového parku. Témata související s klimatem jsou koordinována a řízena na pravidelných schůzkách řídících výborů koncernu (nejméně šest setkání ročně) a prostřednictvím průběžné komunikace s vedoucími různých výzkumných a vývojových útvarů koncernu a značek i dalších koncernových funkcí. Na podporu tohoto koordinačního procesu byly na úrovni koncernu vytvořeny pracovní struktury napříč divizemi a značkami. Tyto struktury navazují na práci výborů, jako je řídící výbor koncernu pro životní prostředí a energetiku, řídicí výbor koncernu pro recyklaci výrobků a platforma koncernu pro udržitelnost produktů. Řízení regulačních otázek koncernu je ústředním kontaktním místem pro koncernové politiky a monitoruje celý proces jejich utváření. Odpovědný útvar musí alespoň jednou ročně ověřit aktuálnost politik a souvisejících příloh, které spravuje, a v případě potřeby je revidovat.

NADŘAZENÉ CÍLE A UKAZATELE

Snížení specifického dopadu výroby na životní prostředí

Koncern Volkswagen si klade za cíl zlepšit do roku 2025 svou vlastní hodnotu ukazatele snížení zátěže na životní prostředí při výrobě (UEP) *(Umweltentlastung Produktion, UEP)* u osobních a lehkých užitkových vozidel o 45 % na vozidlo či součástku ve srovnání s rokem 2010. UEP se odvozuje z váženého průměru pěti ukazatelů: spotřeby energie, emisí CO_2, spotřeby vody, emisí rozpouštědel nebo těkavých organických látek (VOC) – a odpadu určeného k likvidaci.

V referenčním roce 2010 činila spotřeba energie 2 519 kilowatthodin (kWh) na vozidlo, emise CO_2 1 096 kg na vozidlo, spotřeba vody 4,54 m^3 na vozidlo, odpad z výroby určený k likvidaci 23,3 kg na vozidlo a emise těkavých organických látek 4,13 kg na vozidlo.

Cílené snížení dopadů na životní prostředí sleduje projekci od roku 2010 do 2025 s ročními dílčími cíli. Dosažený pokrok je každoročně monitorován, revidován a zveřejněn.

V roce 2024 měla řada úspěšně realizovaných opatření nadále pozitivní dopad na specifické environmentální ukazatele na vozidlo. UEP se zlepšil z −44,2 % v roce 2023 na −48,5 % v roce 2024. Cíle 45% zlepšení do roku 2025 tak bylo dosaženo již v roce 2024. Tabulka níže zachycuje změny specifických environmentálních ukazatelů na vozidlo ve srovnání s referenčním rokem 2010.

UKAZATEL EKOLOGICKÉ VÝROBY

Na vyrobené vozidlo	Jednotka	2024	2023
Ukazatel ekologické výroby (UEP)	%	−48,5	−44,2
Měrná potřeba energie	%	−21,5	−21,0
Měrné emise CO_2	%	−62,8	−51,0
Měrné emise VOC	%	−67,5	−68,7
Měrná spotřeba vody	%	−27,1	−24,7
Měrné množství odpadu určeného k likvidaci*	%	−79,4	−75,9

* výlučně objemy specifické pro výrobu

Informace pro období roku 2023 jsou poskytovány dobrovolně a nebyly externě ověřeny.

Cíl UEP odpovídá environmentálnímu programovému prohlášení goTOzero a podporuje dosažení klimatických cílů a zlepšení energetické účinnosti a účinnosti zdrojů. Rovněž přispívá k dosažení cílů udržitelného rozvoje OSN (SDGs), zejména cíle č. 6 (pitná voda a kanalizace), č. 7 (dostupné a čisté energie), č. 9 (průmysl, inovace a infrastruktura), č. 12 (odpovědná výroba a spotřeba), č. 13 (klimatická opatření) a č. 15 (život na souši).

Ukazatel UEP je přímo spojen s environmentálními standardy ESRS E1, E2, E3 a E5. Metriky spotřeba energie a emise CO_2 na vozidlo jsou v UEP zohledněny s ohledem na změnu klimatu (E1). Emise VOC na vozidlo souvisejí s tematickým standardem týkajícím se znečištění (E2). O spotřebě vody na vozidlo je pojednáváno v rámci vody a mořských zdrojů (E3). Nakonec se UEP dotýká také oběhového hospodářství (E5) skrze posuzování odpadu určeného k likvidaci.

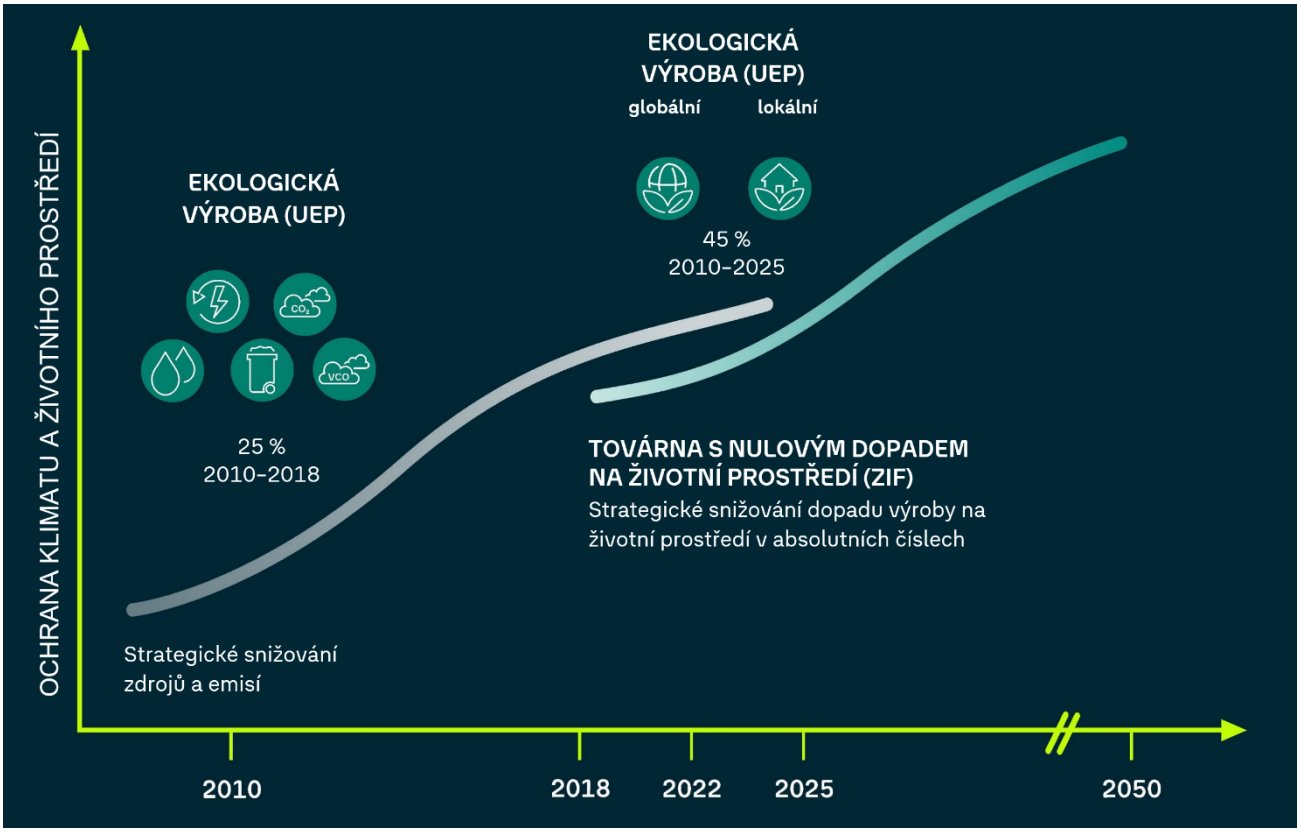
Snížení absolutního dopadu výroby na životní prostředí

Cílem strategické vize továrny s nulovým dopadem na životní prostředí koncernu Volkswagen je jednotně a komplexně měřit a vyhodnocovat dopady výrobních závodů na životní prostředí po celém světě. Za tímto účelem byly vyvinuty dvě nezávislé metody, kontrolní seznam lokality a bodování dopadu. První z nich analyzuje kvalitativní aspekty jednotlivých závodů v jedenácti oblastech činností, zatímco druhá metoda usnadňuje kvantitativní hodnocení absolutních dopadů závodu na životní prostředí.

Konkrétním cílem koncernu Volkswagen je prostřednictvím metody bodování dopadu postupně snížit absolutní negativní dopady výroby osobních a lehkých užitkových vozidel a komponent na životní prostředí ve výrobních závodech o 37,5 % do roku 2030, resp. o 68,8 % do roku 2040 (ve srovnání s 2018) a docílit uhlíkové neutrality do roku 2050. Uvedený cíl nahradí v roce 2025 cíl UEP. Dosažený pokrok je každoročně monitorován a revidován a od vykazovaného období 2025, kdy se podává zpráva, rovněž zveřejňován.

Cíle snížení dopadu jsou v souladu s environmentálním programovým prohlášením goTOzero. Podporují dosažení interních i externích klimatických cílů, zlepšení energetické účinnosti a účinnosti zdrojů a snížení škodlivých emisí do ovzduší a vody. Dále přispívají k dosažení cílů udržitelného rozvoje OSN (SDGs), zejména cíle č. 6 (pitná voda a kanalizace), č. 7 (dostupné a čisté energie), č. 9 (průmysl, inovace a infrastruktura), č. 12 (odpovědná výroba a spotřeba), č. 13 (klimatická opatření) a č. 15 (život na souši).

Měření dopadů výroby na životní prostředí pomocí bodování dopadu tvoří metodický základ pro dosažení naší vize výroby s minimálními dopady na životní prostředí. Následující graf znázorňuje přechod od používání ukazatele UEP k metodě bodování dopadu.



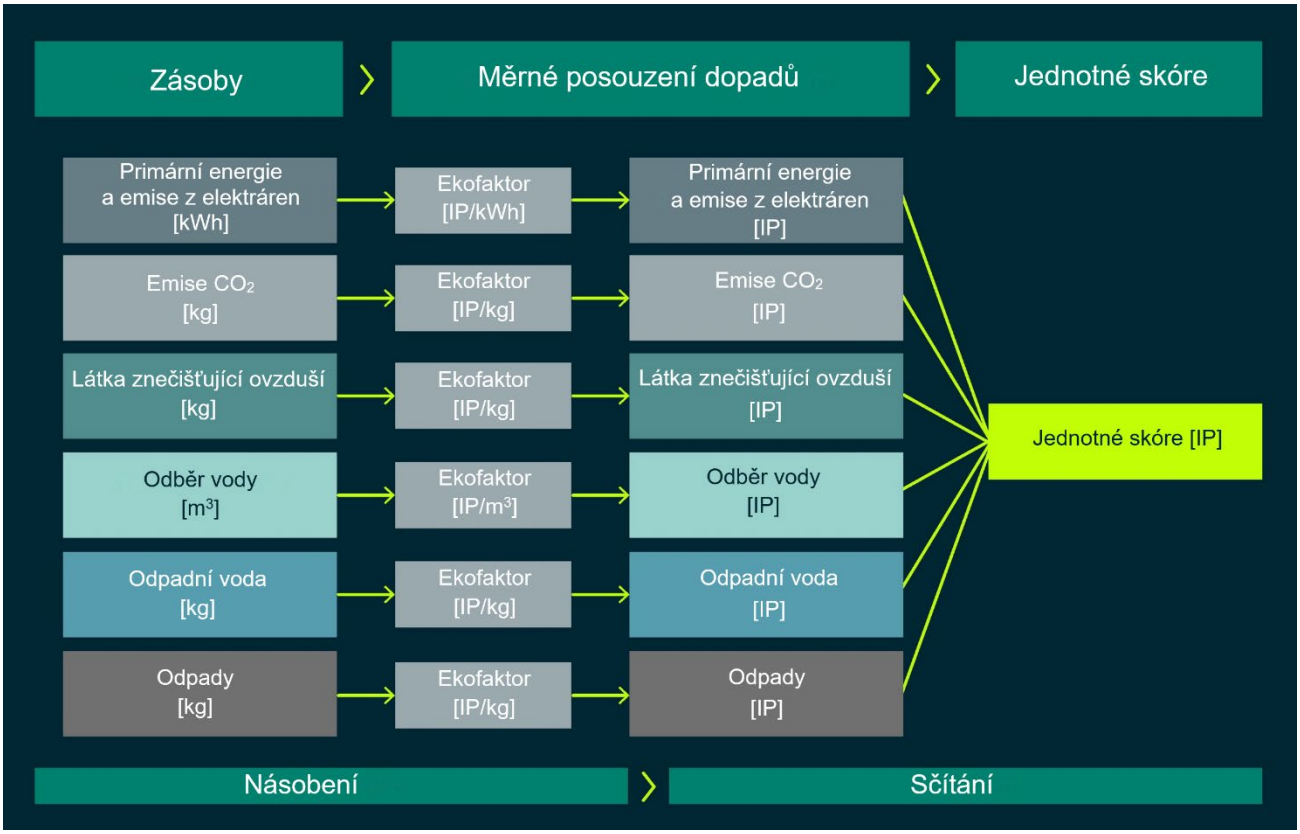
Metoda bodování dopadu byla vyvinuta v úzké spolupráci s partnery z vědecké komunity, především s Technickou univerzitou v Berlíně, a publikována ve dvou vědeckých pracích (veřejně dostupných na adrese: https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0959652622052209, resp. https://www.mdpi.com/2071-1050/16/7/3011). Metoda bodování dopadu je založena na metodě ekologického nedostatku, která hodnotí dopad emisí znečišťujících látek a těžby zdrojů na životní prostředí. Porovnává také aktuální dopady s dopady považovanými za společensky přijatelné. Tyto tzv. limity odolnosti byly pro metodu bodování dopadu odvozeny z vnitrostátních právních předpisů, mezinárodních cílů a vědeckých podkladů. Metoda bodování dopadu zahrnuje šest zastřešujících environmentálních aspektů:

- Emise z primární energie a elektráren se týkají dodávek a přenosu energie prostřednictvím energetické infrastruktury, jakož i emisí z elektráren, například těkavých organických látek, oxidů dusíku (NO_x) a prachu (pevné částice, PM).
- Emise CO_2 zahrnují emise skleníkových plynů (GHG) emitované přímo z areálu (rámec 1) a nepřímo prostřednictvím spotřeby energie (rámec 2).
- Znečišťující látky do ovzduší zahrnují místní emise znečišťujících látek, jako jsou těkavé organické látky, oxidy dusíku a prach, přímo ze závodu.
- Odběr vody se týká místního odběru vody a využívání externí sladkovodní infrastruktury.
- Odpadní vody zahrnují vypouštění znečišťujících látek, jako je dusík (N), fosfor (P), nikl (Ni) a zinek (Zn), do místních vod a využívání externí infrastruktury pro odpadní vody.
- Odpady zahrnují jak přepravu, tak procesy likvidace odpadů vzniklých při výrobě (např. skládkování, tepelná a materiálová recyklace a využití jako náhradní suroviny).

Metoda bodování dopadu využívá ke stanovení dopadu na životní prostředí standardizovaný postup podobný hodnocení životního cyklu. Prvním krokem je sestavení soupisu údajů (inventarizace životního cyklu). Následně se určí dopady jednotlivých environmentálních aspektů na životní prostředí vynásobením ekofaktory (hodnocení dopadu). Úroveň ekofaktoru ilustruje význam příslušného environmentálního aspektu, např. emisí CO_2ekv., ve srovnání s ostatními aspekty. Ekologické faktory zohledňují jak planetární limity, tak politické cíle zemí, v nichž výrobní závody koncernu Volkswagen působí. Například odběr vody v závodě s nízkým místním rizikem pro vodu

představuje nižší dopad než v závodě s vysokým místním rizikem pro vodu. Z toho vyplývá vážení environmentálních aspektů.

Následující grafika schematicky znázorňuje výpočet pro metodu bodování dopadu.



Metoda bodování dopadu přímo souvisí s environmentálními standardy ESRS E1, E2, E3 a E5. Pokud jde o změnu klimatu (E1), zohledňuje jak environmentální aspekty primární energie a emisí z elektráren, tak i emise CO_2. Co se týče znečištění (E2), metoda zahrnuje látky znečišťující ovzduší a odpadní vody. Environmentální aspekt odběru vody je zohledněn s ohledem oblast vody (E3). A konečně, metoda bere v potaz oběhové hospodářství (E5) prostřednictvím environmentálního aspektu odpadů.

Zohlednění kvalitativních environmentálních aspektů ve výrobě

Kontrolní seznam vyvinutý vlastními silami je druhou metodou hodnocení po metodě bodování dopadu, která je v souladu se strategickou vizí továrny s nulovým dopadem na životní prostředí. Slouží ke sledování plnění definovaných kritérií týkajících se environmentálních charakteristik závodu v jedenácti oblastech činnosti. Cílem koncernu Volkswagen je do roku 2030 dosáhnout ve svých výrobních závodech průměrné míry dodržování kontrolního seznamu ve výši alespoň 60 %; do roku 2040 se má tato hodnota zvýšit na 73,4 % a do roku 2050 na 87,2 %. Uvedený cíl se vztahuje na závody vyrábějící osobní automobily i lehká užitková vozidla nebo komponenty. Odrazovým můstkem v referenčním roce 2022 bylo dosažení 44,5 % z kontrolního seznamu na úrovni celého koncernu. Zveřejňování informací o plnění cílů bude zahájeno v roce 2025.

Stanovené cíle přispívají k dosažení cílů udržitelného rozvoje OSN (SDGs), zejména cíle č. 6 (pitná voda a kanalizace), č. 7 (dostupné a čisté energie), č. 9 (průmysl, inovace a infrastruktura), č. 12 (odpovědná výroba a spotřeba), č. 13 (klimatická opatření) a č. 15 (život na souši).

Kontrolní seznam lokality byl vypracován ve spolupráci s různými odděleními, značkami a společnostmi koncernu a vychází z interních a externích požadavků, jako je Green Deal EU a dokumentace EU BREF týkající se nejlepších dostupných technik.

V kontrolním seznamu je obsaženo jedenáct oblastí činnosti s celkem více než 140 převážně kvalitativními environmentálními kritérii: soulad s životním prostředím, architektura a vnímání, plánování, digitalizace, voda, energie a CO_2, materiály, půda, biologická rozmanitost, znečišťující látky a mobilita.

Oblasti činnosti a kritéria obsažená v kontrolním seznamu lokality jsou pravidelně vyhodnocovány a dle potřeby aktualizovány. Jednotlivé závody hodnotí každé kritérium jako splněné, resp. nesplněné. Jako splněná mnohou být kritéria hodnocena pouze v případě, že je to doloženo. Povolené formy důkazů a minimální kritéria jsou definovány v interním manuálu. Výsledkem plnění jednotlivých kritérií je stupeň plnění od 0 % (žádné kritérium není splněno) do 100 % (všechna kritéria jsou splněna) pro každou z jedenácti oblastí činnosti. Výsledky daného závodu se vypočítávají jako průměr úrovní plnění, přičemž každá z oblastí činnosti má stejnou váhu. Na úrovni koncernu je výsledek stanoven jako průměr výsledků všech lokalit.

Metoda kontrolního seznamu lokality, včetně jedenácti oblastí činnosti, je přímo navázána na environmentální normy ESRS E1 až E5. Oblasti činnosti Energie a CO_2 a Mobilita souvisí zejména s tematickým standardem Změna klimatu (E1). Přímou vazbu na tematický standard Znečištění (E2) mají oblasti činnosti týkající se půdy a znečišťujících látek. Pokud jde o vodu (E3), kontrolní seznam lokality obsahuje stejnojmennou oblast činnosti s odpovídajícími kritérii hodnocení. Oblast činnosti týkající se biologické rozmanitosti souvisí s tematickým standardem Biologická rozmanitost a ekosystémy (E4). A konečně, oblast činnosti související s materiály se váže k tematickému standardu Oběhové hospodářství (E5).

Zvyšování počtu dodavatelů s certifikací v oblasti životního prostředí

Koncern Volkswagen sleduje cíl zlepšit svůj dopad na životní prostředí v předcházející části dodavatelského řetězce. V rámci strategie *regenerate+* si proto stanovil cíl do roku 2040 prokázat, že více než 95 % přímých dodavatelů má zaveden certifikovaný systém environmentálního řízení (např. podle ISO 14001 nebo EMAS), a to na základě jejich podílu prodeje na celkovém objemu zakázek. Uvedený cíl se vztahuje na dodavatele s výrobními závody zaměstnávajícími více než 100 osob. Referenčním rokem pro měření dosaženého pokroku je rok 2023, kdy již 80 % dodavatelů mělo certifikovaný systém environmentálního řízení. Ve vykazovaném období se daný podíl zvýšil na 85 %.

Příslušný cíl byl rovněž zdokumentován v kodexu chování pro obchodní partnery. Od roku 2022 je jeho prokázání vyžadováno jako součást hodnocení udržitelnosti koncernu Volkswagen (S-Rating).

Míru každoročního pokroku monitoruje tým pro řízení udržitelnosti v oblasti zadávání zakázek, aby bylo zajištěno dosažení cíle do roku 2040. Metodika je založena na standardizovaném sebehodnotícím dotazníku, přičemž informace a dokumenty jsou centrálně ověřovány a validovány externím poskytovatelem služeb. Kromě toho se provádí analýza rizik s využitím údajů od externích poskytovatelů služeb a auditů založených na rizicích. Cílem je pracovat na dosažení cílů a včas rozpoznat nežádoucí odchylky.

Standardizovaný sběr environmentálních údajů

Údaje o životním prostředí z provozoven tvoří důležitý základ pro stanovení kvantitativních ukazatelů, které jsou vykazovány dle ESRS E1 až E5 (popis rozsahu vykazování v kapitolách části informace o životním prostředí, viz rozsah vykazování v kapitole „Obecné informace“). Interní koncernová norma VW 98000 stanoví, jak mají být tyto ukazatele v rámci společnosti jednotně stanoveny a zdokumentovány. Celkem je na úrovni závodů evidováno přibližně 200 environmentálních ukazatelů, které jsou vykazovány prostřednictvím interního informačního systému o životním prostředí (EIS). Za poskytování hodnot environmentálních ukazatelů nese odpovědnost každý závod.

Níže jsou uvedeny přijatelné způsoby zaznamenávání environmentálních ukazatelů. Nejvyšší prioritu by měla mít přímá měření fyzikálních veličin, jako je objem odpadních vod pomocí průtokoměru, objem odpadu pomocí váhy nebo spotřeba energie pomocí měřičů energie. Pokud přímé měření není technicky nebo ekonomicky proveditelné, lze environmentální ukazatele vypočítat na základě měřených veličin. Tato metoda má nižší prioritu. Týká se to například objemu emisí CO_2 z používání hořlavých materiálů nebo emisí znečišťujících látek do odpadních vod, které se obvykle extrapolují na základě měření náhodných vzorků. Přípustnou metodou s nejnižší prioritou je odhad ukazatelů založený na transparentních předpokladech, jako je poměrná závislost mezi

objemem odpadu a počtem vyrobených jednotek. Všechny použité postupy musí být transparentní a ověřitelné nezávislými třetími stranami, například inspektory nebo auditory.

Údaje o životním prostředí jsou shromažďovány v kapitolách části informace o životním prostředí v souladu s požadavky ESRS pro E1-5 (energie), E1-6 (emise skleníkových plynů), E2-4 (emise do ovzduší a vody) a E4-SBM3 (oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti) pro koncern Volkswagen a koncernové společnosti (v souladu s rozsahem podávání zpráv v kapitole „Obecné informace“). Ukazatele, které jdou nad rámec uvedených požadavků na zveřejňování informací, jsou u společností pod provozní kontrolou vykazovány dobrovolně.

Změna klimatu

Koncern Volkswagen se zavázal dodržovat Pařížskou dohodu o změně klimatu a své aktivity přizpůsobujeme cíli 1,5°C. Do roku 2050 se chceme stát uhlíkově neutrální společností.

VÝZNAMNÉ DOPADY A RIZIKA A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Dopady související se zmírňováním změny klimatu a energetikou

Níže popsané pozitivní a negativní dopady týkající se zmírňování změny klimatu a energetiky byly v rámci posouzení dvojí významnosti vyhodnoceny jako významné skutečné a potenciální dopady. Lze očekávat, že pozitivní i negativní dopady budou přetrvávat v dlouhodobém časovém horizontu.

Emise skleníkových plynů (GHG) vznikají v celém hodnotovém řetězci koncernu Volkswagen, především ve fázi používání našich výrobků, a přispívají ke změně klimatu. Vznikají také při těžbě a zpracování surovin, výrobě komponentů v dodavatelském řetězci a při vlastním provozu společnosti.

Ke vzniku negativních dopadů dochází v této souvislosti také v důsledku spotřeby energie v hodnotovém řetězci. Rozhodujícím faktorem je přetrvávající značná závislost na fosilních zdrojích energie, jejichž výroba a využívání jsou spojeny s emisemi skleníkových plynů i dalšími emisemi. Ústředními body jsou v tomto ohledu také fáze používání výrobků, výrobní procesy v předcházející části hodnotového řetězce a vlastní výrobní procesy společnosti.

Koncern Volkswagen na druhou stranu přispívá k pozitivním dopadům na zmírňování změny klimatu a energetiku v rámci hodnotového řetězce, a to snižováním emisí skleníkových plynů a podporou využívání energie z obnovitelných zdrojů. Největší dopady lze pozorovat v navazujícím hodnotovém řetězci při používání vozidel: přechod na e-mobilitu, umožňující široké využívání obnovitelných zdrojů energie v odvětví dopravy, povede v porovnání se současným stavem k nižší potřebě primární energie a redukci emisí skleníkových plynů.

Postupy identifikace možných dopadů v rámci účtování skleníkových plynů nebo energetického managementu jsou popsány v části „Ukazatel: Změna klimatu“ týkající se sestavování příslušných ukazatelů.

Popis procesu a výsledky analýzy klimatických rizik

Rizika přechodu

Možná rizika a příležitosti přechodu byly identifikovány pomocí analýzy scénářů a na základě dalších interních zdrojů v rámci posouzení dvojí významnosti (další informace viz část „Postup určení významných informací“ v kapitole „Obecné informace“).

Časové horizonty analýzy odpovídají obecným definicím v této zprávě. Vazby mezi životností kapitálových statků a časovými horizonty strategického plánování jsou uvedeny v části „Postup určení významných informací“ v kapitole „Obecné informace“.

V analýze scénářů byl použit scénář „Čistá nula do roku 2050“ (Net Zero by 2050) Mezinárodní energetické agentury (IEA). Hlavními použitými zdroji byla zpráva IEA „Net Zero Roadmap: A Global Pathway to Keep the 1.5°C Goal in Reach – 2023 Update“ a „Global EV Outlook 2024“. Uvedené zprávy zohledňují nejnovější hodnotící zprávy Mezivládního panelu pro klimatické změny (Intergovernmental Panel for Climate Change, IPCC) v době jejich přípravy, a tedy současný stav vědy o klimatu. Globální energetický a klimatický model IEA, na němž jsou

založeny, modeluje nejen nezbytnou transformaci odvětví dopravy, ale i dalších odvětví relevantních pro hodnotový řetězec a obchodní model koncernu, jako je výroba energie a surovin.

Scénář se ve své ambicióznosti řídí ideálním cílem Pařížské dohody o změně klimatu, kterým je omezení globálního oteplení na 1,5 °C; počítá s omezeným překročením cíle 1,5 °C, přičemž do roku 2100 by mělo dojít ke snížení nárůstu globální teploty na přibližně 1,4 °C.

Díky tomu je vhodný pro odhad maximální očekávané intenzity a rychlosti přechodových jevů, a tedy i maximální expozice riziku. Koncern v rámci vývoje strategie zkoumal také procesy s nižší intenzitou a rychlostí, zejména v regulačním prostředí, aby se vypořádal s nejistotami ohledně forem rizikového faktoru (viz „Strategie: Odolnost vůči změně klimatu", kde jsou uvedeny další informace). Nebyla identifikována žádná další rizika.

Scénář IEA „Čistá nula do roku 2050" vyžaduje proaktivní přizpůsobení se výrobců automobilů přísnějším předpisům, technologickým změnám a vývoji energetického mixu. Zaměření na elektromobily, inovativní obchodní modely a udržitelné hodnotové řetězce je definováno jako rozhodující pro zajištění dlouhodobé konkurenceschopnosti a splnění požadavků cílů nulových emisí.

Scénář zohledňuje různé časové horizonty. Konkrétní údaje týkající se zejména odvětví dopravy jsou uvedeny pro roky 2030, 2035 a 2050. Analýza se zaměřila na vývoj do roku 2030 pro střednědobý časový horizont, resp. do roku 2035 pro dlouhodobý časový horizont.

Na základě daného scénáře bylo identifikováno několik relevantních událostí souvisejících s přechodem. Scénář vychází z předpokladu, že vlády na celém světě budou uplatňovat ambiciózní politiku v oblasti klimatu, včetně stanovení cen CO_2, přísnějších emisních norem pro vozový park a zákazu nových registrací vozidel se spalovacími motory na klíčových trzích. Současně se předpokládá rozšíření systémů pobídek na podporu elektrických vozidel.

Pokud jde o trh, scénář předpokládá, že rostoucí dostupnost a snižující se náklady budou dalšími faktory, jež podpoří poptávku po bateriových elektrických vozidlech – za předpokladu, že se rychle rozšíří nabíjecí infrastruktura. Za těchto předpokladů vzroste podíl elektrických vozidel na celosvětovém prodeji osobních automobilů do roku 2030 na 67 % a u těžkých nákladních vozidel na 37 %. Tento vývoj se však může v jednotlivých regionech značně lišit.

Ve střednědobém až dlouhodobém horizontu by způsobil zvýšenou poptávku po surovinách používaných v bateriích a udržitelně vyráběných a recyklovaných materiálech, což může vést k omezené dostupnosti a zvýšení cen.

Z technologického hlediska scénář předpokládá, že současné bateriové technologie se budou dále vyvíjet a že se výrazně zlepší energetická účinnost ve všech odvětvích. To by mohlo výrazně snížit emise z předcházející části hodnotového řetězce.

Události přechodu byly lokalizovány podél hodnotového řetězce a byly analyzovány kvalitativně z hlediska dopadů na strategii a obchodní model v podobě potenciálních rizik a příležitostí. Ty byly porovnány s riziky a příležitostmi formulovanými v rámci posouzení dvojí významnosti.

Vyhodnocení provedly v rámci posouzení dvojí významnosti příslušné útvary po konzultaci s oddělením řízení rizik koncernu a oddělením řízení udržitelného rozvoje (viz část „Postup a výsledky posouzení dvojí významnosti" v kapitole „Obecné informace").

Riziko nesplnění celosvětových emisních cílů pro vozový park, například v důsledku nedostatečného přechodu na elektrické pohony nebo nedostatečné odezvy trhu, bylo pro koncern definováno jako významné. Finanční dopady by vyplývaly především z poplatků splatných v takovém případě. V této souvislosti byla ve vykazovaném období navýšena příslušná rezerva v řádu stovek milionů eur. Očekává se, že finanční dopady budou s tímto rizikem spojeny i v roce 2025. Dané riziko bylo klasifikováno jako významné pro všechny časové horizonty.

Významná rizika vyplývající z potřeby udržitelných surovin jsou popsána v kapitole „Využívání zdrojů a oběhové hospodářství".

Fyzická rizika

Posouzení rizik souvisejících s klimatem pro závody koncernu zahrnovalo zkoumání rizik souvisejících s klimatem pro 200 nejdůležitějších provozoven. Ty zahrnovaly všechny výrobní závody spolu s klíčovými prodejními, administrativními a vývojovými zařízeními.

Analýza byla provedena pomocí softwarového nástroje, který využívá zeměpisné souřadnice lokalit. Byla analyzována jak chronická nebezpečí, jako je tepelné a mrazové zatížení, tak akutní fyzické hrozby, například povodně nebo přívalové deště.

Zkoumaná období vycházela z období dostupných v softwarových nástrojích a do značné míry se shodovala s obdobími použitými v této zprávě. Krátkodobé období odpovídá pohledu na současný stav. Střednědobé období se týká vývoje do roku 2030 a odpovídá období strategického plánování koncernu, včetně plánování alokace kapitálu. Dlouhodobý časový horizont zohledňuje vývoj do roku 2050, abychom mohli vzít v úvahu potenciální životnost aktiv.

Pro prognózu byl použit scénář IPCC Shared Socioeconomic Pathway (SSP5-8.5). Jedná se o scénář s vysokými emisemi založený na současném stavu vědy o klimatu, a proto věrohodně odráží maximální očekávanou expozici vůči riziku z hlediska jeho závažnosti a pravděpodobnosti výskytu. Předpovídá globální oteplení o 3,3 °C až 5,7 °C do konce 21. století a vychází z intenzivního využívání fosilních paliv, hospodářského růstu a energeticky náročného životního stylu.

Pokud jde o náš vlastní provoz, bylo zjištěno, že některé ze zkoumaných lokalit jsou již vystaveny příslušným klimatickým rizikům, například povodním na řekách nebo přívalovým vlnám. V rámci analýzy rizik byly zkoumány také další stresové faktory (například tepelné a mrazové zatížení, srážky atd.). Tato rizika jsou z hlediska negativních dopadů na výrobní činnosti méně významná.

Riziko přímých škod a z nich vyplývajícího výpadku výroby však bylo na základě očekávaných finančních dopadů na úrovni koncernu v rámci posouzení významnosti za všechna sledovaná časová období hodnoceno jako nevýznamné.

Předcházející část hodnotového řetězce je monitorována a zkoumána na základě procesů a údajů pro krátkodobý i dlouhodobý horizont. Dle současných předpovědí klimatických změn bude i předcházející část hodnotového řetězce koncernu Volkswagen v budoucnu více vystavena rizikům souvisejícím s klimatem. V důsledku toho může dojít k přerušení dodávek a úpravám výrobních programů ve výrobních závodech koncernu. Takový vývoj byl v rámci posouzení dvojí významnosti identifikován jako významné riziko ve všech časových horizontech.

Vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem

Významné dopady a rizika identifikovaná v souvislosti se zmírňováním změny klimatu a energetikou mají vliv na obchodní model a strategii koncernu. Témata zmírňování změny klimatu a energetiky jsou klíčovými prvky koncernové strategie týkající se dekarbonizace jeho podnikání. Zmírňování změny klimatu je rovněž důležitým aspektem koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+*. Podrobné strategické zařazení hlavních dopadů a rizik je uvedeno v části „Strategie: Klimatická změna a plán přechodu".

Informace o budoucí adaptabilitě strategie a obchodního modelu s ohledem na podstatná rizika přechodu jsou pak uvedeny v části „Strategie: Odolnost vůči změně klimatu".

Hlavní dopady a rizika jsou řešeny prostřednictvím směrnic, opatření a cílů na různých úrovních. Zaměřují se na zmírnění negativních dopadů, resp. posílení pozitivních dopadů a předcházení či zmírnění významných rizik.

Směrnice a nadřazená opatření týkající se popsaných významných pozitivních a negativních dopadů v oblasti ochrany klimatu a energie jsou popsány v části „Zmírňování změny klimatu a energetická účinnost". V části „Využívání energie z obnovitelných zdrojů" jsou popsána další opatření týkající se dopadů z vlastního provozu společnosti a z předcházejících a navazujících částí hodnotového řetězce, včetně fáze používání výrobků.

Doplňující informace a příklady realizace opatření naleznete v části „Opatření a zdroje: Změna klimatu". Opatření uvedená v částech „Bez e-mobility není dekarbonizace možná", „Zvyšování účinnosti vozidel", „Fáze používání s nulovými emisemi CO_2ekv." a „Příspěvek k logistice šetrné ke klimatu a odvětvím s obtížně snížitelnými emisemi" jsou zaměřena na dopady ve fázi používání výrobků. Na dopady ve vlastních provozech a navazujících částech hodnotového řetězce se zaměřují opatření stanovená v částech „Zmírňování změny

klimatu ve výrobě", „Logistika s nulovým dopadem" a „Dekarbonizace prodejních sítí". Předcházející části dodavatelského řetězce zohledňují opatření v části „Požadavky na dekarbonizaci v dodavatelském řetězci".

Politiky a opatření k řízení významných rizik pak obsahuje část „Strategie: Odolnost vůči změně klimatu". Cíl stanovený v části „Snížení emisí skleníkových plynů rámce 3 ve fázi používání" rovněž přispívá k identifikovanému významnému riziku přechodu. Totéž platí pro opatření uvedená v částech „Bez e-mobility není dekarbonizace možná" a „Zvyšování účinnosti vozidel".

STRATEGIE: ZMĚNA KLIMATU A PLÁN PŘECHODU

Strategie změny klimatu

Udržitelnost bude i nadále významným tématem ve světě podnikání a bude nadále nabývat na důležitosti, k čemuž přispívají stále zřetelnější důsledky změny klimatu, větší povědomí zákazníků o udržitelném životním stylu a v neposlední řadě také rámcové podmínky, jako je Pařížská dohoda o změně klimatu.

Dekarbonizace je klíčovou součástí koncernových aktivit a hraje zásadní roli ve strategii koncernu Volkswagen. Naše strategie dekarbonizace se týká celého koncernu. Plán dekarbonizace na úrovni celého koncernu ve smyslu ESRS E1 odst. 16 zatím není k dispozici; společnosti TRATON GROUP a MAN Energy Solutions nemají plán přechodu. TRATON GROUP a MAN Energy Solutions vypracovávají samostatné plány přechodu, jež budou zapracovány do budoucích reportingových cyklů. Níže uvedená opatření a ukazatele týkající se implementace programu dekarbonizace se zaměřují na výrobu osobních a lehkých užitkových vozidel. Transformace poháněná digitalizací a elektrifikací vyžaduje rozsáhlé investice, které jsou zakotveny ve strategii koncernu a zohledněny ve střednědobém plánování.

Provádění programu dekarbonizace

Náš program dekarbonizace v segmentu osobních vozů a lehkých užitkových vozidel zahrnuje celý životní cyklus výrobků. Je realizován prostřednictvím jasné hierarchie opatření. Pro divizi osobních a lehkých užitkových vozidel je popsána níže: Na prvním místě jsou opatření, která umožňují předcházet emisím CO_2ekv. Následují opatření, kterými chce koncern postupně převést energetické zásobování v celém hodnotovém řetězci a ve všech fázích životního cyklu vozidla na obnovitelné zdroje energie. A v nezbytných případech budou nevyhnutelné emise CO_2ekv. kompenzovány prostřednictvím projektů na ochranu klimatu, které splňují nejvyšší mezinárodní standardy. Další informace jsou uvedeny v části „Snižování emisí skleníkových plynů a související projekty".

V hierarchii opatření definuje koncern Volkswagen čtyři tzv. páky dekarbonizace, jejichž pomocí hodlá dosahovat snížení emisí: (1) elektromobilita, (2) přechod na jiné zdroje energie, (3) energetická účinnost a (4) dekarbonizace v hodnotovém řetězci. Jednotlivé páky dekarbonizace jsou podrobněji popsány v části „Opatření a zdroje: Změna klimatu". Pokud jde o naše výrobní závody (rámec 1 a 2), sledujeme cíl snížit v letech 2018 až 2040 emise v absolutním vyjádření o 90 % a neutralizovat zbývající emise, abychom dosáhli uhlíkové neutrality našich výrobních závodů. Naším cílem je snížit emise CO_2e rámce 3 ve fázi používání o 30 % v období 2018–2030. Konkrétní opatření pro dosažení cíle, jako je zmírňování změny klimatu ve výrobě a „Bez e-mobility není dekarbonizace možná", jsou popsána v části „Opatření a zdroje: Změna klimatu".

Závazek k Pařížské dohodě o změně klimatu a naše klimatické cíle

Zavázali jsme se respektovat Pařížskou dohodu o změně klimatu a přizpůsobujeme své aktivity cíli 1,5 °C. Nejpozději do roku 2050 se chceme stát uhlíkově neutrální společností. Tohoto cíle plánujeme dosáhnout prostřednictvím výše popsané hierarchie opatření, přičemž jasnou prioritou je nejprve snížení emisí a následně jejich zamezení. Kompenzační opatření uplatňujeme pouze u emisí, kterým je obtížné se vyhnout, resp. které nelze eliminovat. Na naší cestě k uhlíkové neutralitě jsme si stanovili průběžný cíl: do roku 2030 snížit emise CO_2ekv. související s výrobou o 50,4 % ve porovnání s referenčním rokem 2018. Renomovaná iniciativa Science Based Targets (SBTi) potvrdila, že koncern s tímto cílem pro fázi výroby (rámec 1 a 2) splňuje předpoklady pro to, aby přispěl k omezení globálního oteplování na 1,5 °C. Koncern Volkswagen si rovněž klade za cíl snížit emise CO_2ekv. ve fázi používání osobních a lehkých užitkových vozidel (rámec 3 kategorie 11) o 30 % do roku 2030 (oproti roku 2018). Tento cíl byl rovněž nezávisle certifikován organizací SBTi jako sladěný s hodnotou pod 2 °C.

Strategická realizace prostřednictvím řízení udržitelnosti na úrovni koncernu

Na koncernové úrovni byl rovněž zaveden systém řízení udržitelnosti, který zahrnuje problematiku zmírňování změny klimatu. Související struktury, procesy a odpovědnosti jsou zdokumentovány v interní koncernové politice.

Pokrok v plnění plánu přechodu se měří prostřednictvím strategických ukazatelů, které zahrnují emise rámce 1 a 2 a podíl bateriových elektrických vozidel (další informace naleznete v části „Emise skleníkových plynů" a v kapitole „Obecné informace"). Pomocí uvedených ukazatelů se rovněž posuzuje pokrok dosažený v iniciativě *regenerate+*.

Aktivity v rámci taxonomie EU

Podrobné informace týkající se taxonomie EU jsou uvedeny v kapitole „Taxonomie EU".

Výrobní kapacity a technické vybavení

Výrobní kapacity a technické vybavení zaměřené na výrobu vozidel se spalovacími motory jsou v souvislosti s přechodem na dekarbonizovanou ekonomiku ohrožena ztrátou hodnoty a mohou se stát takzvanými „ztracenými aktivy". Podíl těchto investic je však ve srovnání s celkovými emisemi skleníkových plynů společnosti nižší, neboť se v podstatě omezuje na výrobu vozidel. Koncern tomuto riziku čelí tím, že svůj investiční program zaměřuje na kapacity, které jsou nezbytné k transformaci koncernu.

Expozice vůči činnostem souvisejícím s uhlím, ropou a plynem

Koncern Volkswagen se zaměřuje na výrobu, prodej a marketing motorových vozidel a řešení mobility. Hlavní oblastí hospodářské činnosti společnosti je výroba motorových vozidel. Za významné byly považovány pouze investice do tohoto odvětví. Z analýzy hospodářských činností vyplynulo, že činnosti týkající se uhlí, ropy a zemního plynu se uskutečňují de facto pouze ve spojitosti s činností související s vozidly a je třeba je k ní přiřadit.

Údaje o referenčních hodnotách EU sladěných s Pařížskou dohodou

V rámci nařízení o klimatických referenčních hodnotách byla přezkoumána kritéria pro vyloučení referenčních hodnot EU v souladu s Pařížskou dohodou, přičemž bylo zjištěno, že příloha 12.1 není relevantní. Referenční hodnoty EU v souladu s Pařížskou dohodou jsou indexy, které podléhají zvláštním kritériím a jsou sestavovány poskytovateli na základě těchto kritérií i jejich vlastních. Kromě toho není podle přílohy 12.2 znám ani žádný případ vyloučení ze strany správců referenčních hodnot EU v souladu s Pařížskou dohodou.

Odpovědnost za udržitelné provádění

Podrobné informace o dané odpovědnosti jsou uvedeny v části „Řízení udržitelnosti" v kapitole „Obecné informace".

STRATEGIE: ODOLNOST VŮČI ZMĚNĚ KLIMATU

Analýza odolnosti byla provedena ve vykazovaném období a vychází z výsledků analýzy klimatických rizik (viz část „Popis procesu a výsledky analýzy klimatických rizik") a posouzení významnosti (viz část „Postup určení významných informací" kapitoly „Obecné informace"). Zohledněny jsou také kritické předpoklady týkající se vývoje odvětví, které byly vypracovány v rámci analýzy scénářů. Analýza zahrnuje klíčové prvky obchodního modelu a zaměřuje se na dopady, rizika a příležitosti, které byly identifikovány jako významné, a jejich hlavní faktory v hodnotovém řetězci. Při hodnocení odolnosti koncernu Volkswagen bylo zohledněno několik aspektů: operativní řídicí mechanismy týkající se významných dopadů, rizik a příležitostí, jejich zahrnutí do podnikového plánování a strategie, jakož i kapacity nezbytné k dalšímu přizpůsobení obchodního modelu. Časová období odpovídají obdobím uvedeným v kapitole „Obecné informace" v části „Komentář ohledně uplatnění ESRS", stejně jako byla použita při posouzení dvojí významnosti. V případě dlouhodobého časového horizontu je pozornost zaměřena na vývoj do roku 2035, který je cílovým rokem budoucí strategie koncernu.

Klíčovým prvkem pro zvýšení odolnosti vůči změně klimatu je zařazení dekarbonizace jako klíčové součásti strategie koncernu, jak již bylo uvedeno v části „Strategie: Změna klimatu a plán přechodu". Kromě toho je zmírňování změny klimatu pevně zakotveno v programu *regenerate+* a je měřeno a řízeno pomocí příslušných ukazatelů, včetně indexu dekarbonizace (viz oddíl „Cíle: Změna klimatu").

Řídící výbor koncernu pro dodržování předpisů v oblasti vozového parku *(Konzern-Steuerkreis Flotten-Compliance, KSK FC)* je zodpovědný za řízení emisí skleníkových plynů souvisejících s emisemi z vozového parku. Jeho členy jsou odborníci ze všech značek a příslušných oddělení. KSK FC sleduje dodržování regulačních požadavků a v případě možných odchylek může iniciovat zejména krátkodobá a střednědobá opatření, například ohledně řízení prodeje. Regulační požadavky a prognózy jsou rovněž zohledněny v procesu střednědobého a dlouhodobého plánování.

Hlavní hybnou silou dodržování ambiciózních limitů pro vozový park je pokračující elektrifikace produktové palety (viz část „Opatření a zdroje: Změna klimatu"). Při plánování jsou spolu se značkami stanoveny cíle a určeny investiční potřeby a nezbytné úpravy výrobních závodů v pětiletém časovém horizontu. Nejistoty přetrvávají ohledně rychlosti a důslednosti, s jakou bude elektrifikace na různých trzích prosazována prostřednictvím regulace. Při přípravě budoucí strategie koncernu do roku 2035 proto budou zkoumány různé scénáře. Na tomto základě byly vypracovány a vyhodnoceny konkrétní potenciální opatření, jejichž prostřednictvím se koncern může flexibilně přizpůsobit různým formám rámcových podmínek.

Z analýzy odolnosti celkově vyplývá, že významné dopady a rizika přechodu jsou řešeny komplexně, konkrétně a s využitím integrovaného přístupu. Prezentovaná operativní opatření kontroly a jejich explicitní zahrnutí do integrovaného plánování mají především krátkodobý účinek, zatímco popsaná adaptace budoucí strategie koncernu má účinek střednědobý a dlouhodobý.

Koncern má dostatečnou kapacitu k realizaci adaptačních opatření. V posledních letech se již podařilo převést na výrobu bateriových elektrických vozidel nebo pro ně potřebných komponentů dvojciferný počet závodů. Tento postup slouží jako vzor pro další přestavbu závodů koncernu. K realizaci koncernové strategie na snížení emisí v kontextu strategie dekarbonizace jsou nezbytná rozsáhlá opatření týkající se rekvalifikace a dalšího vzdělávání, která jsou částečně již prováděna. Na úrovni koncernu je uplatňován strategický postup

a probíhají pravidelné diskuse o tématech souvisejících se vzděláváním (viz také „Politiky: Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci“ v kapitole „Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci“).

K pokrytí kapitálových potřeb pro další realizaci strategie dekarbonizace disponuje koncern Volkswagen diverzifikovanými peněžními a kapitálovými nástroji (viz kapitola „Refinancování“ v konsolidované výroční zprávě). Rámec pro zelené financování koncernu Volkswagen umožňuje refinancovat kapitálové výdaje v souladu s taxonomií EU, například na vývoj a výrobu plně elektrických vozidel, prostřednictvím udržitelných finančních nástrojů (viz také oddíl „Strategie: Změna klimatu a plán přechodu“).

Koncern zavedl procesy a metodiky v oblasti řízení dodavatelského řetězce, jejichž cílem je účinně zmírnit krátkodobé výpadky dodávek. Patří k nim zavedená struktura krizového řízení v oddělení nákupu a koordinace mezi odděleními nákupu, zajištění kvality, vývoje, výroby a logistiky. Díky tomu lze ve spolupráci s celosvětovou sítí dodavatelů v mnoha případech kompenzovat výpadky jednotlivých dodavatelských lokalit. Ve střednědobém až dlouhodobém horizontu bude odolnost vůči dopadům klimatických rizik podstatnou součástí strategie nákupu.

Z analýzy odolnosti celkově vyplývá, že významné dopady a rizika přechodu jsou řešeny komplexně, konkrétně a s využitím integrovaného přístupu. Schopnost přizpůsobit obchodní model výzvám klimatických změn je proto v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém horizontu považována za zajištěnou.

Vzhledem k velkému počtu pracovišť koncernu zatím nebylo možné provést komplexní analýzu konkrétních protiopatření na úrovni jednotlivých pracovišť za účelem posouzení fyzických klimatických rizik. Tento krok byl proveden při analýze rizik pro taxonomii EU pro příslušné lokality. Podrobnější související informace naleznete v kapitole „Taxonomie EU“.

Řízení kontinuity provozu zpravidla vyžaduje, aby všechny provozní jednotky provedly posouzení rizik a v případě potřeby vypracovaly příslušné pohotovostní plány. Kromě toho koncern Volkswagen průběžně a pravidelně vyzývá svůj dodavatelský řetězec, aby zajistil odolnost vlastního dodavatelského řetězce vůči rizikům souvisejícím s klimatem.

V některých lokalitách již koncern konkrétní expozici vůči klimatickým rizikům prověřil a přijal protiopatření. V příštích letech bude tato problematika systematicky řešena ve všech výrobních závodech a monitorována pomocí plánů dosažení stanovených milníků a kontrol účinnosti. Dalším aspektem odolnosti je komplexní pokrytí vlastního majetku koncernu odpovídajícími pojistnými smlouvami, které jsou pravidelně revidovány a přizpůsobovány měnícím se rizikovým situacím po konzultaci s pojistiteli vlastních závodů koncernu.

V důsledku toho lze předpokládat, že lokality začleněné do kontextu taxonomie EU jsou ve sledovaných obdobích vůči fyzickým klimatickým rizikům do značné míry odolné. Na základě stávajících komplexních řídicích mechanismů se předpokládá základní odolnost dalších lokalit a přímo předcházejícího hodnotového řetězce, jež by měla být ve střednědobém horizontu dále posílena.

Pokud jde o rizika související s klimatem v nepřímém nebo dále předcházející části dodavatelského řetězce, existují v krátkodobém až střednědobém horizontu stále nejistoty, které budou v budoucnu řešeny v rámci celého automobilového a dodavatelského průmyslu.

POLITIKA: DEKARBONIZACE

Dekarbonizace je pro koncern prioritní snahou a k její podpoře slouží odpovídající politika. Ta je založena na vědeckých principech a směřuje k dosažení cílů Pařížské dohody o změně klimatu. Proto naši klimatickou strategii odvozujeme mimo jiné z požadavků Protokolu o skleníkových plynech a SBTi. Zavázali jsme se k Pařížské dohodě o změně klimatu a definovali jsme odpovídající cíle v oblasti zmírňování změny klimatu, které mají pomoci omezit globální oteplování na 1,5 °C. Podrobný popis našeho závazku k Pařížské klimatické dohodě naleznete v části „Strategie: Změna klimatu a plán přechodu“. Související cíle jsou charakterizovány v části „Cíle: Změna klimatu“. V kapitole „Úvod do environmentálního řízení“ jsou uvedeny příslušné monitorovací procesy politiky dekarbonizace.

Z posouzení dvojí významnosti vyplynuly dopady a rizika pro tematický standard „Změna klimatu“ (viz kapitola „Významné dopady a rizika a jejich interakce se strategií a obchodním modelem“). Identifikované dopady a rizika jsou analyzovány pomocí výše popsaného procesu řízení rizik a řešeny s využitím opatření v rámci politiky dekarbonizace. Důležitou roli přitom hraje zejména strategie koncernu zaměřená na dekarbonizaci, *regenerate+*,

environmentální programové prohlášení goTOzero a náš Kodex chování pro obchodní partnery. Podrobný popis příslušného obsahu naleznete v kapitole „Úvod do environmentálního řízení".

Kromě dalších relevantních témat jsou energie a CO_2 ústředními body strategické vize továrny s nulovým dopadem na životní prostředí, v jejímž rámci sleduje koncern Volkswagen cíle zahrnující postupné snižování absolutního dopadu výroby osobních a lehkých užitkových vozidel a komponentů na životní prostředí, měřeno metodou bodování dopadu, do roku 2050. Kromě toho si Volkswagen stanovil za cíl, aby jeho výrobní závody splňovaly v roce 2030 alespoň 60 % interně vypracovaného kontrolního seznamu lokality. Konkrétními oblastmi, v nichž je třeba jednat, jsou energie a emise CO_2.

V souladu s kodexem chování pro obchodní partnery představuje snižování emisí skleníkových plynů a využívání obnovitelných zdrojů energie požadavek na udržitelnost v oblasti ochrany životního prostředí, který klademe na naše obchodní partnery.

Zmírňování změny klimatu a energetická účinnost

Téma zmírňování změny klimatu je součástí naší strategie udržitelnosti *regenerate+* a jednou z oblastí činnosti našeho environmentálního programového prohlášení goTOzero. Důsledně se zaměřujeme na elektrifikaci našich výrobků, dekarbonizaci celého hodnotového řetězce a rozšiřování výroby energie z obnovitelných zdrojů za účelem zásobování našich závodů a zákazníků. Do roku 2050 se chceme stát uhlíkově neutrální společností. Podrobný popis pák dekarbonizace a odpovídajících opatření naleznete v části „Opatření a zdroje: Změna klimatu".

V souladu s koncernovou iniciativou udržitelnosti *regenerate+* se zaměřujeme na zvyšování energetické účinnosti a přechod na dodávky energie z obnovitelných zdrojů, abychom dekarbonizovali naše výrobní závody. Efektivní využívání energie ve výrobě umožňuje úspory nákladů a předcházení dopadům na životní prostředí při stejném nebo vyšším výrobním výkonu. Snížená spotřeba energie může omezit negativní dopady spojené s dodávkami energie. Dodávka energie bez emisí CO_2e není v současné době proveditelná pro všechny aspekty globálních energetických potřeb, takže energetická účinnost zůstává důležitým základem pro účinné zmírňování změny klimatu a měla by být vždy první pákou (podrobné vysvětlení naleznete v části „Přechod na jiné zdroje energie").

Za tímto účelem si koncern Volkswagen stanovil cíl do roku 2030 realizovat ve svých závodech opatření na zvýšení energetické účinnosti, a tím snížit roční spotřebu energie o 4 900 GWh oproti roku 2018. Podrobný popis daných cílů naleznete v části „Cíle: Změna klimatu" v této kapitole.

Přizpůsobování se změně klimatu

Současné strategické zaměření v oblasti změny klimatu se týká především dekarbonizace a s ní spojeného zmírňování změny klimatu, jakož i témat souvisejících s energetikou. Klimatický rozměr je součástí koncernové iniciativy o udržitelnosti *regenerate+* a jednou z oblastí činnosti našeho environmentálního programového prohlášení goToZero. V souvislosti s hodnocením rizik našeho dodavatelského řetězce a závodů pracujeme na politikách/směrnicích pro přizpůsobování se změně klimatu, které budou v budoucnu rozšířeny a začleněny do procesu tvorby strategie. Protiopatření jsou definována pro vysoká rizika případ od případu (další informace viz „Strategie: Odolnost vůči změně klimatu").

Využívání energie z obnovitelných zdrojů

Ústřední snahou programu *regenerate+* přesahovat rámec pouhého snižování emisí skleníkových plynů. To je úzce spojeno se zvyšováním e-mobility a rozšiřováním sítí nabíjecích stanic a energie z obnovitelných zdrojů. Kromě zvýšeného zaměření koncernu Volkswagen na e-mobilitu se soustředíme na integraci elektřiny vyrobené z obnovitelných zdrojů ve fázi používání a na přechod celého zásobování našich závodů na energii z obnovitelných zdrojů.

Oblast nabíjení a energie hraje klíčovou roli ve strategii dekarbonizace koncernu Volkswagen, jejímž cílem je stát se předním poskytovatelem chytrého nabíjecího a energetického ekosystému. V rámci strategického nastavení se koncern zaměřuje na dvě klíčové oblasti. Za prvé, prodej bateriových elektromobilů podporovaný budováním celosvětové rychlonabíjecí infrastruktury. A za druhé, koncern zavádí nové obchodní modely zahrnující chytré nabíjení a energetická řešení.

Koncern Volkswagen se rovněž snaží dosáhnout svých cílů souvisejících s výrobou energie z obnovitelných zdrojů prostřednictvím přechodu na jiné zdroje energie. Cílem je, aby do roku 2030 bylo ve všech závodech 100 % externí elektrické energie získáváno z uhlíkově neutrálních zdrojů. Kromě toho má být do roku 2030 vyráběno 1 200 GWh obnovitelné elektřiny ročně z vlastních a místních zařízení. Tyto cíle jsou v souladu s naším environmentálním programovým prohlášením goTOzero a strategickou vizí továrny s nulovým dopadem na životní prostředí.

Koncern Volkswagen má také jasné cíle v oblasti dekarbonizace dodavatelského řetězce. Jedním z příkladů je, že při zadávání nových zakázek jsou dodavatelé vybraných klíčových komponent již dnes smluvně zavázáni dodržovat limity CO_2ekv. Podrobný popis dané problematiky naleznete v části „Požadavky na dekarbonizaci v dodavatelském řetězci". V našem Kodexu chování pro obchodní partnery požadujeme, aby naši obchodní partneři přijali příslušná opatření ke snížení emisí do ovzduší, které jsou škodlivé pro životní prostředí a zdraví, včetně emisí skleníkových plynů. S cílem zlepšit environmentální udržitelnost produktů a služeb by obchodní partneři měli zajistit proaktivní snižování emisí skleníkových plynů v celém dodavatelském řetězci, například prostřednictvím většího využívání uhlíkově neutrálních zdrojů energie. Obchodní partneři, kteří dodávají výrobky koncernu Volkswagen, nám na vyžádání poskytují informace o celkové spotřebě energie v megawatthodinách (MWh) a emisích CO_2ekv. v tunách (rámec 1, 2 a 3) na úrovni výrobků. Umožňuje nám to zlepšovat environmentální ukazatele našich výrobků. Našim obchodním partnerům také doporučujeme, aby si stanovili vědecky a časově podložené cíle snižování emisí a také cíle pro využívání energie z obnovitelných zdrojů v souladu s Pařížskou dohodou o změně klimatu a aby přijali opatření na podporu dekarbonizace v celém hodnotovém řetězci. Rovněž se zasazujeme o to, aby se naši obchodní partneři zavázali k plnění Pařížské dohody o změně klimatu a usilovali o dosažení uhlíkové neutrality do roku 2050.

CÍLE: ZMĚNA KLIMATU

Nadřazené cíle

Nadřazený ukazatel snížení zátěže na životní prostředí při výrobě (UEP) *(Umweltentlastung Produktion, UEP)* zohledňuje aspekty, jako je měrná spotřeba energie a emise CO_2ekv. potřebné k výrobě vozidla nebo jeho součástí. Příslušné ukazatele jsou uvedeny v části „Nadřazené cíle a ukazatele" v kapitole „Úvod do environmentálního řízení".

Prostřednictvím zahrnutí emisí skleníkových plynů a energetické náročnosti je také zajištěno propojení s metodou bodování dopadu (viz „Nadřazené cíle a ukazatele" v kapitole „Úvod do environmentálního řízení"). Týká se to například emisí rámce 1 a 2 a využívání fosilní a jaderné energie a energie z obnovitelných zdrojů.

Kontrolní seznam lokality (viz „Nadřazené cíle a ukazatele" v kapitole „Úvod do environmentálního řízení") má na téma změny klimatu také jasnou vazbu prostřednictvím oblasti činností energie a CO_2ekv. Hlavní důraz je kladen na energetickou účinnost a dekarbonizaci. Konkrétní kritéria kontrolního seznamu lokality týkající se energetické účinnosti ve výrobě zahrnují optimalizaci elektrického základního zatížení v období mimo výrobu či regulaci klimatu a větrání v závislosti na využití. V souvislosti s dekarbonizací pak kritéria zohledňují externí odběr a interní výrobu energie z obnovitelných zdrojů.

Snížení emisí skleníkových plynů rámce 1 a 2

Koncern Volkswagen si stanovil cíl snížit absolutní emise skleníkových plynů ve výrobě (rámce 1 a 2) do roku 2030 celosvětově o 50,4 % ve srovnání s referenčním rokem 2018. Stanovení tohoto cíle je klíčovým milníkem na cestě k dosažení uhlíkové neutrality výrobních závodů do roku 2040. Tento cíl je v souladu s cílem SBTi o omezení oteplení na 1,5 °C a byl touto organizací ověřen. Referenční rok 2018 byl definován v průběhu certifikace SBTi a vychází z jejích požadavků. Daný rok je reprezentativním rokem pro výrobu, neboť struktura (typ a počet závodů) se od té doby výrazně nezměnila. Základní hodnota emisí skleníkových plynů v roce 2018 činila 9,03 mil. t CO_2ekv. Počínaje rokem 2030 se plánuje referenční rok pravidelně aktualizovat s cílem zohlednit změny ve struktuře společnosti. Cílová hodnota vychází z definic pro emise skleníkových plynů rámce 1 a 2 dle Protokolu o skleníkových plynech a evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti. Cíle snížení jsou vykazovány podle tržní metody a týkají se skleníkových plynů CO_2, metanu (CH_4), oxidu dusného (N_2O), hexafluoridu síry (SF_6), fluorovaných uhlovodíků (HFC) a chlorovaných uhlovodíků (CHC). Údaje pro sledování cíle jsou každoročně shromažďovány prostřednictvím EIS v souladu s interní normou 98000, která vychází z aktuálního znění evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti. Údaje jsou součástí interní zprávy o dekarbonizaci, která slouží mimo jiné k internímu sledování cílů. Daný cíl je v souladu s environmentálním programovým prohlášením goTOzero. Informace o zapojení zúčastněných stran naleznete v kapitole „Obecné informace".

Do konce roku 2024 koncern Volkswagen snížil absolutní emise skleníkových plynů (rámec 1 a 2 dohromady) o 51 % oproti roku 2018, čímž dosáhl vytyčeného cíle snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 již o 6 let dříve.

Snížení emisí skleníkových plynů rámce 3 ve fázi používání

Cílem koncernu Volkswagen je snížit emise CO_2ekv. ve fázi používání (rámec 3) v odvětví výroby osobních a lehkých užitkových vozidel o 30 % v období let 2018 až 2030, což bylo organizací SBTi potvrzeno jako v souladu s omezením globálního oteplování na maximálně 2 °C. Tento cíl je v souladu s environmentálním programovým prohlášením goTOzero. Při dosahování tohoto cíle hraje důležitou roli využívání bateriových elektrických vozidel v kombinaci s využíváním elektřiny z obnovitelných zdrojů. To se jeví zásadní, protože doposud přibližně 70 % emisí CO_2ekv. z vozidel s konvenčním pohonem vzniká ve fázi používání (wheel-to-tank a tank-to-wheel). Volkswagen předpokládá neustálý celosvětový růst e-mobility, který by nám měl pomoci daného cíle dosáhnout. Snížení emisí CO_2ekv. o 30 % ve fázi používání se celosvětově týká osobních a lehkých užitkových vozidel. Výchozí hodnota emisí ve fázi používání (rámec 3 kategorie 11) činila pro rok 2018 po přepočtu referenčního roku 412 986 695 tun CO_2ekv. Tato hodnota byla stanovena na základě požadavků normy SBTi a protokolu o skleníkových plynech.

Cíle byly stanoveny v souladu s požadavky standardu SBTi, který na základě vědeckých poznatků vypracovává klimatické plány pro různá odvětví a jehož cílem je kvantifikovat ambice Pařížské dohody o změně klimatu a implementovat je v jednotlivých sektorech. Tyto cíle jsou každých pět let přehodnocovány, přičemž s příští revizí se počítá v roce 2025.

Kromě toho jsou v souladu s protokolem o skleníkových plynech zaznamenávány a posuzovány také případné odchylky ve zprávách o emisích. Protokol o skleníkových plynech vyžaduje přepočet emisí podniku v případě nových podstatných zjištění nebo pokud dojde ke změnám. Ve vykazovaném období byl poprvé proveden přepočet referenčního roku aktuálních cílů v oblasti ochrany klimatu pro inventář rámce 3 (2018). Další informace o přepočtu referenčního roku naleznete v části „Emise CO_2ekv. během celého životního cyklu (DCI)".

Při stanovování a revizi interních cílů bere koncern Volkswagen v úvahu také budoucí vývoj, jako jsou změny požadavků trhu a obecné politické a environmentální podmínky, a snaží se tak zajistit, aby cíle snižování emisí byly splnitelné a konstruktivní i při změně rámcových podmínek. K tomu přispívají i průběžné úpravy výpočtových parametrů. Cíle jsou odvozovány a sledovány pomocí indexu dekarbonizace. Další informace o parametrech jsou k dispozici v pokynech k sestavení indexu dekarbonizace, který je pro koncern Volkswagen klíčovým ukazatelem založeným na hodnocení životního cyklu.

Zvyšování energetické účinnosti ve výrobních závodech

Koncern Volkswagen si stanovil cíl, že v letech 2018 až 2030 zavede opatření ke zvýšení energetické účinnosti ve svých výrobních závodech po celém světě, která by měla přinést celkovou úsporu 4,9 mil. MWh energie ročně. Do roku 2024 již bylo realizováno celkem 9 113 opatření, čímž bylo dosaženo roční úspory 3,5 mil. MWh. Jen ve vykazovaném období 2024 byla realizována opatření s potenciální úsporou přibližně 0,5 mil. MWh. Údaje jsou součástí interní zprávy o dekarbonizaci, která slouží mimo jiné k internímu sledování cílů. Daný cíl je v souladu s environmentálním programovým prohlášením goTOzero. Informace o zapojení zúčastněných stran naleznete v kapitole „Obecné informace". Stejné informace platí pro všechny energetické cíle.

Výroba elektřiny z obnovitelných zdrojů

Koncern Volkswagen důsledně prosazuje energetickou transformaci ve svých závodech a vytyčil si cíl dosáhnout do roku 2030 roční výroby 1,2 mil. MWh elektřiny z obnovitelných zdrojů. V plánu je vyrábět tuto energii přímo ve výrobních závodech koncernu po celém světě nebo v jejich bezprostřední blízkosti. V roce 2024 bylo z obnovitelných zdrojů vyrobeno celkem 574 801 MWh elektřiny, což představuje významný pokrok oproti referenčnímu roku 2020 (200 000 MWh).

Spotřeba elektrické energie ve výrobě

Koncern Volkswagen hodlá nadále podporovat zásobování svých závodů energií z obnovitelných zdrojů, přičemž do roku 2030 chce takto získanou energií zásobovat veškeré své závody, s výjimkou lokalit v Číně. V referenčním roce 2020 bylo tohoto cíle dosaženo z 90,9 % a do roku 2024 bylo dosaženo zlepšení na 94 %. Cílem v Číně je zásobovat výrobní závody 100% uhlíkově neutrální elektřinou do roku 2030. Vzhledem k nižší dostupnosti obnovitelné elektřiny v některých čínských provinciích to může zahrnovat i využití elektřiny z jaderných zdrojů.

Snižování emisí uhlíku v maloobchodní a servisní síti

Volkswagen si v rámci iniciativy provozovat maloobchodní a servisní síť s co nejnižšími negativními dopady na životní prostředí stanovil také ambiciózní cíl snížit uhlíkovou stopu vlastní celosvětové sítě prodejců a servisních partnerů všech koncernových značek. Na základě prvního měření provedeného v roce 2020, kdy emise CO_2ekv. dosáhly základní hodnoty 3,22 mil. t, má být uhlíková stopa do roku 2030 snížena nejméně o 30 %, resp. do roku 2040 nejméně o 55 % a do roku 2050 alespoň o 75 %. Pokles se měří v absolutních procentech a zohledňuje celou maloobchodní síť, včetně vlastních maloobchodních prodejen, smluvních prodejců a servisních středisek všech značek koncernu po celém světě.

Uvedený cíl, který je součástí koncepce goTOzero Retail, je v souladu s environmentálním programovým prohlášením goTOzero, které vychází z našeho závazku k Pařížské dohodě o změně klimatu a snahy přizpůsobit vlastní aktivity globálnímu cíli ve výši 1,5 °C.

Každoroční měření uhlíkové stopy probíhá přímo u prodejců a vychází ze skutečných hodnot spotřeby energie. Výpočet staví také na interně poskytovaných faktorech ohledně uhlíkových emisí, aby bylo dosaženo jednotné kalkulace, a je propojen s indexem dekarbonizace Volkswagenu. Tato metoda stanovení cíle byla vyvinuta za přispění externích odborníků a vychází ze zdrojů, jako je Národní energetický a klimatický plán (NECP), Mezinárodní energetická agentura (IEA), Úřad pro energetické informace (EIA), China Energy Outlook a Statista.

Údaje pro stanovení inventury emisí obchodníků jsou shromažďovány v souladu s interními standardy a normami a jsou každoročně validovány, aby byla zajištěna jejich aktuálnost. To znamená, že se každoročně měří emise uhlíku celé maloobchodní sítě a výsledky se porovnávají se stanoveným cílem. Součástí procesu sledování je také pravidelné porovnávání s právními požadavky, aby bylo možné provést případné úpravy.

Při sledování cílů využívá koncern analytické nástroje (business intelligence), které sledují průběh sběru dat a klíčové ukazatele, aby bylo možné vyvodit závěry o milnících a odchylkách. Díky tomu se mj. zjistilo, že absolutní emise skleníkových plynů v roce 2022 poklesly o 0,8 mil. t CO_2ekv. oproti roku 2020. Příslušný projekt tak probíhá podle plánu.

Klíčové páky dekarbonizace pro dosažení cílů snižování emisí skleníkových plynů

Dosažení cílů koncernu Volkswagen v oblasti snižování emisí skleníkových plynů je založeno na čtyřech hlavních pákách: (1) elektromobilita, (2) přechod na jiné zdroje energie, (3) energetická účinnost a (4) dekarbonizace v hodnotovém řetězci. Další související informace jsou uvedeny v části „Opatření a zdroje: Změna klimatu".

Plány na dosažení cílů prostřednictvím nových technologií

Technologie jsou v rámci iniciativy *regenerate+* klíčem k pokroku. Volkswagen je jednou z mála společností na světě, která bere strategický rozvoj technologického prvenství v oblasti elektromobility plně do svých rukou – od výzkumu článků a baterií až po vývoj a výrobu bateriových elektrických vozidel.

Cílem koncernu je využívat nové technologie k tomu, aby přispívaly k logistice šetrné ke klimatu i mimo koncern. Kromě vlastního hodnotového řetězce chce koncern Volkswagen ve spolupráci se společností MAN Energy Solutions prosazovat dekarbonizaci i v jiných průmyslových odvětvích. Společnost tak například dodává lodnímu a energetickému průmyslu motory, které mohou být poháněny klimaticky neutrálními palivy, nebo přestavuje motory na naftu či těžký topný olej na paliva budoucnosti. Portfolio doplňují také řešení zachycování, využívání a ukládání uhlíku, vodíkové technologie a technologie tepelných čerpadel.

Zohlednění klimatických scénářů s ohledem na páky dekarbonizace

Klimatické cíle koncernu Volkswagen jsou odvozeny od požadavků SBTi pro sektor dopravy a opírají se tak mimo jiné o klimatické scénáře, které jsou v nich obsaženy. Například klimatické scénáře SBTi vycházejí z klimatických scénářů IEA a dalších zdrojů. Následně byly na základě analýzy indexu dekarbonizace a inventury emisí identifikovány podstatné páky dekarbonizace.

Koncern Volkswagen také v různých souvislostech používá modelové údaje a předpoklady, aby mohl činit prohlášení o budoucím vývoji. Jako člen pracovní skupiny IEA Transport Project využívá například scénáře IEA APS, STEPS a NZW, které jsou založeny na modelu GEC[1]. Zaměřujeme se na cílový rok 2030, který představuje milník na cestě k čisté neutralitě koncernu do roku 2050 a slouží jako reference pro interní ukazatele. Analýza scénářů se soustředí na oblasti výroby, prodeje a technologií, dopadu výrobků a nákupu materiálů. Ukazuje, že k dosažení cílů OSN v oblasti klimatu je zapotřebí výrazně snížit intenzitu emisí na vozidlo, zejména s ohledem na rostoucí počet prodaných vozů.

Emise CO_2ekv. během celého životního cyklu (DCI)

Díky indexu dekarbonizace (DCI) disponujeme nástrojem, který transparentním a srozumitelným způsobem znázorňuje náš pokrok a průběžné výsledky, co se dekarbonizace týče. K jejich zaznamenávání slouží interně vyvinutý software. Metodika vychází z protokolu o skleníkových plynech a její hlavní rysy byly zveřejněny. Index dekarbonizace měří emise CO_2ekv. podle jednotlivých značek osobních vozidel a lehkých užitkových vozů v regionu Evropy (EU27, Spojené království, Norsko a Island), Číny (včetně čínských společných podniků) a USA během celého životního cyklu vozidel. V rámci tohoto indexu se fáze používání počítá za 200 tis. ujetých km na vozidlo a s ohledem na hodnoty vozového parku specifické pro daný region, bez zákonem stanovené možnosti flexibility. Intenzita emisí CO_2ekv. z elektřiny použité k nabíjení bateriových elektromobilů se rovněž vypočítává na základě regionálně specifických energetických mixů. Údržba vozidel se v tomto výpočtu nezohledňuje. Naše hodnocení životního cyklu vozidla, která slouží jako podklad pro výpočet emisí v rámci dodavatelského řetězce a recyklace, byla nezávisle externě ověřena v souladu s normami ISO 14040 a ISO 14044. Rámec 3 zahrnuje v některých kategoriích také emise z jiných subjektů koncernu a regionů (podrobný popis viz část „Klíčové údaje o emisích skleníkových plynů rámce 3"). Metodika výpočtu indexu dekarbonizace se pravidelně přizpůsobuje interním a externím požadavkům, jako jsou např. nové emisní testovací cykly. Zveřejněné hodnoty indexu lze proto také upravit dle nové metodiky a změnit tak, aby byla umožněna prezentace určité časové řady, která bude metodicky konzistentní.

Ve vykazovaném období činila hodnota indexu dekarbonizace v průměru 48,0 tuny CO_2ekv. na vozidlo. To představuje snížení o 0,9 tuny CO_2ekv. na vozidlo ve srovnání s přepočteným údajem za předchozí účetní období.

[1] https://www.iea.org/reports/global-energy-and-climate-model/

Je způsobeno především nižšími emisemi v dodavatelském řetězci – například v důsledku posunu portfolia směrem k vozidlům v menších segmentech, jakož i nižším podílem čínského regionu na celkovém objemu výroby a nižšími emisemi ve fázi používání vyplývajícími ze snížení emisí z vozového parku.

Protokol o skleníkových plynech vyžaduje přepočet emisí podniku v případě nových podstatných zjištění nebo pokud dojde ke změnám. Důvody pro přehodnocení emisí z předchozích let, aby bylo možné je řádně porovnat se současnými emisemi, mohou být různé, například strukturální změny ve společnosti, změny metody výpočtu, zvýšení přesnosti emisních faktorů, dostupnost údajů o činnosti a zjištění týkající se významných chyb. O případné změně výpočtu rozhoduje koncern každoročně na základě předem stanoveného procesu. Ve vykazovaném období byl poprvé proveden přepočet předchozího účetního období (2023) a referenčního roku současných cílů opatření v oblasti klimatu pro inventuru emisí rámce 3 (2018) a pro všechny hodnoty indexu dekarbonizace od roku 2018. Při přepočtu byly obecně zohledněny změněné předpoklady výpočtu, pokud očekávaný celkový vliv na index dekarbonizace přesáhl 0,1 t CO_2ekv. na vozidlo v referenčním roce aktuálních cílů v oblasti zmírňování změny klimatu (2018).

Přepočet bere v potaz následující:

- Použití údajů o spotřebě WLTP namísto NEDC pro výpočet fáze používání (od roku 2021).
- Dostupnost hodnocení životního cyklu pro jednotlivé regiony na čínském trhu (od roku 2022).
- Používání aktualizovaných a přesnějších emisních faktorů pro fosilní paliva (od roku 2024).
- Oprava chyby ve výpočtu emisí specifických pro logistiku vozidel (do roku 2022).
- Používání míry odřezků specifické pro jednotlivé společnosti v případě ocelových a hliníkových částí ve výrobě namísto obecných údajů (hliník od roku 2022, ocel od roku 2023) a výpočet obecných posouzení životního cyklu s 0% obsahem recyklovaného hliníku (od roku 2022):
  Všechna nová hodnocení životního cyklu vozidel v koncernu Volkswagen se vypočítávají na základě aktualizovaných předpokladů výpočtu. Vzhledem k tomu, že hodnocení životního cyklu vozidel na základě předchozích výpočtových předpokladů se stále používají pro výpočet emisí v dodavatelském řetězci, je přepočet referenčního roku zaváděn postupně.
- Používání specifických údajů pro emise franšízových společností koncernu (zejména prodejců automobilů) namísto obecných údajů (od roku 2022).
- Zahrnutí značek Bentley a Lamborghini do indexu dekarbonizace (od roku 2020):
  Vliv na koncernový index dekarbonizace je pod prahovou hodnotou 0,1 t CO_2ekv. na vozidlo, nicméně změna rozsahu vykazování indexu dekarbonizace podle pravidel definovaných samotným koncernem v souladu s protokolem o skleníkových plynech každopádně povede k přepočtu emisí v referenčním roce.
- Přepočet emisních faktorů (od roku 2024) včetně úpravy o inflaci (od roku 2023) pro vykazování kategorií 2, 8 a 13 rámce 3:

Protokol o skleníkových plynech umožňuje, aby nedostupné historické datové body nebo změny v údajích v souvislosti s přepočtem referenčního roku byly stanoveny prostřednictvím zpětného přepočtu.

V tomto případě se používají konkrétní údaje pro kategorie 13 a 14: V kategorii 14 se do předchozích let převádí dopad indexu dekarbonizace z roku 2021 (na základě primárních údajů poprvé shromážděných za rok 2020) a v kategorii 13 podíl vlastních pronajatých vozidel koncernu (poprvé k dispozici za rok 2022).

Zpětné přepočítání průměrnými hodnotami se provádí také v kategoriích 8 a 13, kde jsou jednotlivé datové body, pro něž nejsou v roce 2018 dle stávající metodiky k dispozici žádné údaje, nahrazeny průměrnými hodnotami za období 2019–2023.

Na základě přepočtu popsaného v předchozím výčtu znázorňuje následující graf homogenizovaný vývoj indexu dekarbonizace od roku 2018 z hlediska datové základny a metodiky výpočtu. Hodnoty indexu pro roky 2018 a 2019 byly vypočteny zjednodušenou metodou založenou na inventarizaci rámce 3. Mimo jiné byl změněn datový základ pro objemy vozidel (zejména pro fázi používání) v Evropě z předběžných objemů výroby na konečný počet registrací vozidel, protože ty více odpovídají objemu (prodejům), který se má používat v souladu s protokolem o skleníkových plynech. Hodnoty za minulá období uvedené v grafu se liší od hodnot indexu zveřejněných v daných letech kvůli úpravám výpočtu (viz výše).

Index dekarbonizace

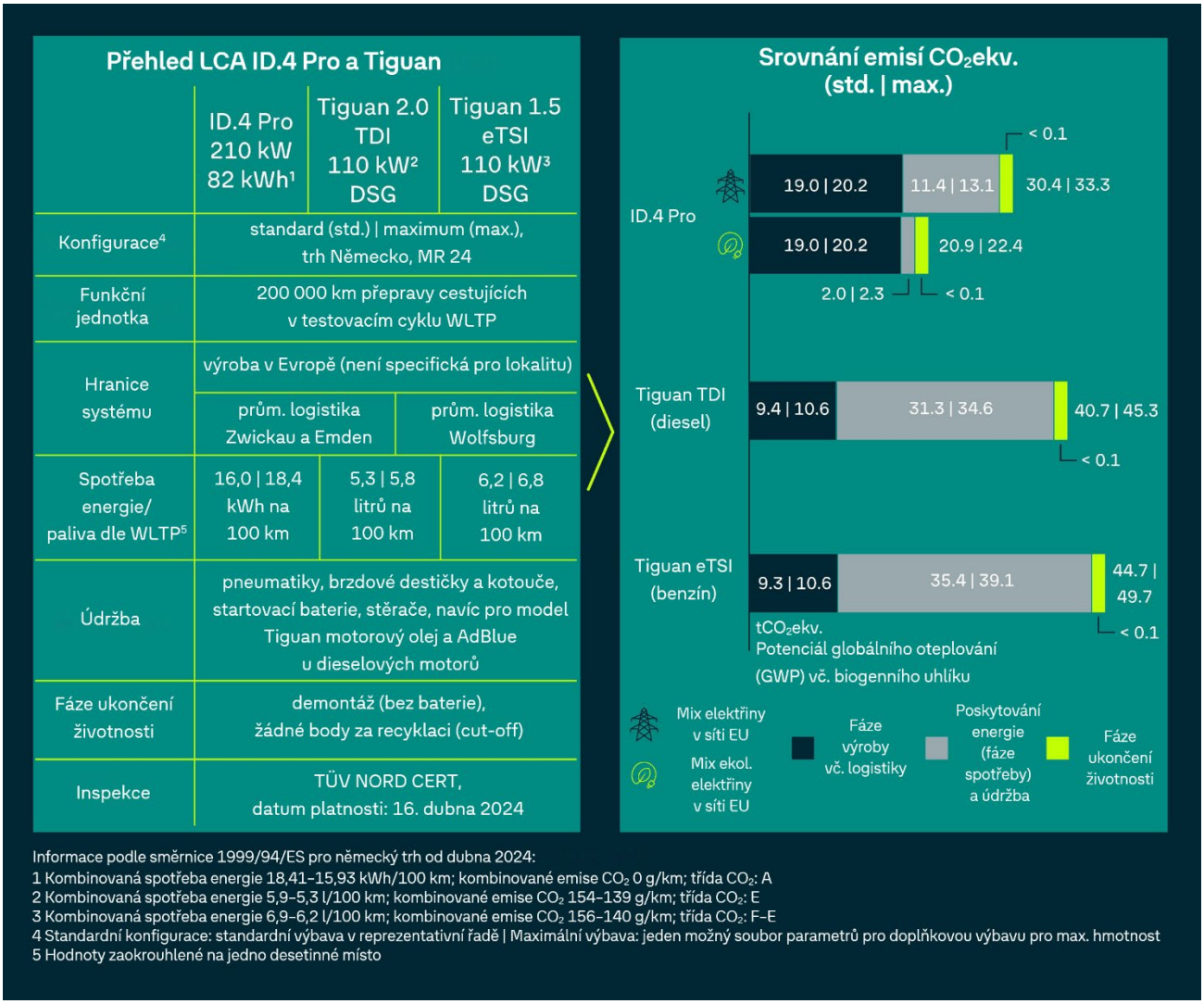
	Jednotka	2024	2023	Poznámky
Index dekarbonizace* | GRI 305-4 WLTP	tuny CO_2ekv. na vozidlo	48,0	48,9 (47,3)	Údaj zahrnuje značky vyrábějící osobní a lehká užitková vozidla v regionech Evropy (EU27, Spojené království, Norsko a Island), Číny a USA. Hlavním faktorem snížení indexu dekarbonizace (DKI) o 0,9 t CO_2ekv. na vozidlo je vývoj portfolia a v jednotlivých regionech. DKI pro roky 2023 a 2024 je uváděn bez zohlednění kompenzačních opatření. Aby bylo možné DKI vykázaný v roce 2023 (47,3 t CO_2ekv./vozidlo) porovnat, byl v rámci přepočtu referenčního roku upraven na základě nových předpokladů výpočtu.

* strategický ukazatel

OPATŘENÍ A ZDROJE: ZMĚNA KLIMATU

S ohledem na hierarchii opatření popsanou v plánu přechodu byly v rámci úsilí o další dekarbonizaci koncernu Volkswagen definovány různé páky dekarbonizace. Koncern identifikoval opatření v souladu s těmito pákami, která mají přispět k omezení klimatické změny.

První významnou páku dekarbonizace představuje elektromobilita. Ruku v ruce s technologickým pokrokem se automobilový průmysl rychle vyvíjí a přechází na e-mobilitu a digitalizaci. Očekáváme, že trh s bateriovými elektromobily bude v příštích letech nadále růst, což znamená, že z hlediska úspěchu bude rozhodující nákladově efektivní a udržitelná výroba bateriových systémů a rozšíření nabíjecí infrastruktury. Z dnešního pohledu lze přibližně 90 % dekarbonizace, na kterou se koncern zaměřuje, realizovat prostřednictvím elektrifikace vozového parku a přechodu na energii vyráběnou z obnovitelných zdrojů. Pouze důsledné nabíjení se 100 % elektřiny z obnovitelných zdrojů by snížilo veškeré emise CO_2ekv. téměř o polovinu ve srovnání s běžným energetickým mixem EU. Díky iniciativě koncernu Volkswagen se do elektrické sítě dodá tolik elektřiny z obnovitelných zdrojů, kolik flotila elektromobilů Volkswagen spotřebuje za celou dobu své životnosti. Je tedy možné zaručit, že fáze používání vozového parku Volkswagen bude téměř bez emisí CO_2ekv.



Informace podle směrnice 1999/94/ES pro německý trh od dubna 2024:
1 Kombinovaná spotřeba energie 18,41–15,93 kWh/100 km; kombinované emise CO_2 0 g/km; třída CO_2: A
2 Kombinovaná spotřeba energie 5,9–5,3 l/100 km; kombinované emise CO_2 154–139 g/km; třída CO_2: E
3 Kombinovaná spotřeba energie 6,9–6,2 l/100 km; kombinované emise CO_2 156–140 g/km; třída CO_2: F–E
4 Standardní konfigurace: standardní výbava v reprezentativní řadě | Maximální výbava: jeden možný soubor parametrů pro doplňkovou výbavu pro max. hmotnost
5 Hodnoty zaokrouhlené na jedno desetinné místo

Druhou klíčovou pákou dekarbonizace koncernu Volkswagen je přechod na jiné zdroje energie. Koncern se stále více zaměřuje na přechod dodávek energie pro své výrobní závody na energii z obnovitelných zdrojů. Navíc přímo podporuje rozšiřování energie z obnovitelných zdrojů v průmyslovém měřítku, mimo jiné výstavbou nových větrných a solárních parků v různých regionech Evropy. V rámci dlouhodobých smluv jsou na deset let zakoupeny certifikáty energetických atributů (certifikáty původu; EAC) těchto zařízení, které dokládají původ obnovitelné elektřiny. V této souvislosti koncern Volkswagen investuje do několika solárních parků v Německu a Španělsku a do větrných parků ve Švédsku a dalších zemích. Větrná farma podporovaná koncernem Volkswagen v severním Švédsku, z níž koncern Volkswagen zakoupil 70 % všech certifikátů, je jednou z největších pevninských větrných farem v Evropě.

Třetí pákou dekarbonizace je zvyšování energetické účinnosti. Energeticky účinná výroba vozidel je proto klíčovým prvkem strategické vize továrny s nulovým dopadem na životní prostředí. Ve výrobních závodech jsou realizována různá opatření ke zvýšení energetické účinnosti, včetně instalace kvalitnější ventilační techniky, LED osvětlení, řízení sušiček v závislosti na zatížení a/nebo správa zařízení v závislosti na zatížení.

Dekarbonizace hodnotového řetězce je čtvrtou a poslední zásadní pákou k dosažení cílů v oblasti snižování emisí skleníkových plynů. Uvědomujeme si dopad našich výrobků na životní prostředí v průběhu celého životního cyklu a ve všech fázích jejich hodnotového řetězce. Patří sem výrobní proces s přidruženou těžbou surovin, výroba materiálů, procesy u našich dodavatelů a naše vlastní výrobní operace v závodech koncernu, fáze používání vozidel s výslednými emisemi a nezbytnou dodávkou paliva, popř. elektřiny, a konečně demontáž a likvidace vozidla na konci jeho životního cyklu.

Bez e-mobility není dekarbonizace možná

Koncern Volkswagen nemůže dosáhnout dekarbonizace bez přechodu na elektromobilitu. Ústřední roli zde hrají vozidla s bateriovým pohonem, protože během provozu nezpůsobují žádné lokální emise a jejich stopa CO_2ekv. je po celou dobu životního cyklu nižší než u srovnatelných vozidel se spalovacími motory (benzinovými nebo naftovými). Důsledná elektrifikace našeho vozového parku otevírá cestu k uhlíkově neutrální mobilitě i pro naše zákazníky.

Bateriová elektrická vozidla vyrábíme v 18 závodech v Evropě, Číně a USA. Modulární elektrický pohon Matrix (MEB) a platformy pro prémiové elektromobily (PPE) slouží jako technická páteř elektrifikační iniciativy koncernu. V rámci elektromobilní ofenzivy hodláme stavět na modulární škálovatelné systémové platformě (SSP), která je v současné době stále ve vývoji a má nám umožnit nabídnout bateriová elektrická vozidla napříč všemi skupinami značek.

Volkswagen v roce 2024 v uvedené e-ofenzívě systematicky pokračoval a bude v ní pokračovat i nadále. Ve vykazovaném období byly například uvedeny na trh další plně elektrické modely různých značek koncernu, včetně vozů Volkswagen ID.BUZZ LWB (Long Wheel-Base), CUPRA Tavascan, Audi A6 e-tron, Audi Q6 e-tron, Porsche Taycan a Porsche Macan. Informace o průběhu opatření naleznete v části „Klíčové údaje o emisích skleníkových plynů rámce 3".

Pracujeme také na zvyšování účinnosti mnoha modelů, například s vysoce účinným modulárním elektrickým pohonem APP550, který bude poprvé použit v modelu ID.7. Celá řada ID. prošla také vylepšeními v oblasti udržitelnosti, včetně použití recyklovaných materiálů, jako je polyesterová příze SEAQUAL vyrobená z recyklovaného plastu vyloveného z moří. Další kroky v oblasti transformace portfolia podnikáme také díky novému nastavení celé architektury našich vozidel, například prostřednictvím partnerství koncernu Volkswagen s americkým výrobcem elektromobilů Rivian. Cílem této spolupráce je vyvinout architekturu softwarově definovaných vozidel (SDV) nové generace, která bude použita v budoucích vozidlech obou společností. Společný podnik vychází ze stávající softwarové a elektronické architektury společnosti Rivian a bude společně vyvíjet špičkové architektury a software pro SDV obou partnerů.

Přechod na jiné zdroje energie

Zmírňování změny klimatu ve výrobě

Volkswagen věnuje zvláštní pozornost také restrukturalizaci vlastní výroby elektrické energie. Přestavba elektráren ve Wolfsburgu z černého uhlí na zemní plyn pro tepelnou elektrárnu Wolfsburg sever/jih, zahájená v roce 2018, byla dokončena na konci roku 2021. Uvedení nových plynových a parních turbín v tepelné elektrárně Wolfsburg-západ do provozu proběhlo v prosinci 2023. Poslední uhelné bloky v tepelné elektrárně Wolfsburg-západ byly odstaveny 1. dubna 2024.

Koncern Volkswagen pokračuje v úsilí o zásobování vlastních závodů elektřinou z obnovitelných zdrojů. K dnešnímu dni je 73 závodů po celém světě zásobováno elektřinou ze 100% energie z obnovitelných zdrojů. V roce 2024 měla více než polovina (66,9 %) celkové celosvětové spotřeby elektřiny připadat na elektřinu z obnovitelných zdrojů. Ve srovnání s předchozím účetním obdobím se jedná o nárůst o 10,6 %.

Volkswagen se také stále více zaměřuje na výrobu energie z obnovitelných zdrojů ve svých závodech a v jejich bezprostřední blízkosti. V roce 2024 bylo v těchto lokalitách z obnovitelných zdrojů vyrobeno celkem 574 801 MWh elektřiny.

Fáze používání s nulovými emisemi CO_2ekv.

Koncern Volkswagen hodlá docílit fáze používání s nulovými emisemi CO_2ekv. pro svůj vozový park bateriových elektrických vozidel, a to díky rozšířenému využívání energie z obnovitelných zdrojů. Je obzvláště důležité zajistit, aby fáze používání vozidel byla dlouhodobě neutrální z hlediska emisí CO_2ekv., protože velká část těchto emisí vzniká během provozu. Využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů bude proto při snižování emisí hrát klíčovou roli. Například v EU je téměř polovina energetického mixu EU neobnovitelného původu. Koncern Volkswagen kompenzuje podíl tzv. šedé elektřiny (elektřiny z fosilních zdrojů energie) v energetickém mixu nabíjecích procesů celého vozového parku, jak bylo stanoveno na základě studie transparentnosti. Za tímto účelem uzavírá společnost VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg/Německo, dlouhodobé (desetileté) smlouvy o nákupu certifikátů

zelené elektřiny (EAC) s novými zařízeními na výrobu energie z obnovitelných zdrojů s využitím bilanční metody. Během smluvního období jsou certifikáty zelené elektřiny z těchto elektráren stahovány z trhu. Tím se vyrovnává vypočtený podíl šedé elektřiny v pevně stanovené fázi používání při 200 000 km. Díky tomu je pro naše zákazníky v Evropě s ohledem na fázi používání zajištěna téměř uhlíkově neutrální mobilita.

Energetická účinnost

Zvyšování účinnosti vozidel

Vedle podpory obnovitelných zdrojů energie přispívá k dekarbonizaci také zvyšování účinnosti vozidel. Tato účinnost je v zásadě řízena a průběžně realizována systémovými možnostmi určenými ke snížení spotřeby energie během provozu vozidla. Například volba jízdního režimu podporuje úspornou jízdu jako jedna z možností. Kromě toho existují doporučení pro řazení rychlostních stupňů u vozidel s ručním řazením. U elektrických modelů ID. je volitelně k dispozici plánovač trasy bateriového vozidla pro efektivní plánování trasy.

Příkladem toho, jak lze efektivitu vozidla zvyšovat, je model ID.7:

Má inteligentní konstrukci kvůli zlepšení aerodynamiky. Důmyslná aerodynamika z něj dělá šampióna v efektivitě. Tato technologie snižuje spotřebu energie a umožňuje dojezd až 700 km (WLTP) a nižší náklady na nabíjení. Zefektivněná základní konstrukce, nízký součinitel odporu vzduchu (hodnota cd) 0,23 a plocha přední části vozu 2,46 m^2 jsou výsledkem úzké spolupráce oddělení designu a vývoje. V případě sedanu, jako je ID.7, závisí přibližně 50 % hodnoty cd na tvaru karoserie. ID.7 má téměř zcela uzavřenou spodní část karoserie, a proto klade co nejmenší odpor vzduchu. Účinné jsou také nově vyvinuté spoilery na předních kolech, boční vzduchové clony na předním nárazníku a rozšířené boční prahy. Protože kola také významně ovlivňují aerodynamiku (přibližně 30 % odporu vzduchu vozidla cd je způsobeno prouděním vzduchu kolem kol), vyvinuli jsme speciální hliníkové disky kol AERO a aerodynamicky efektivní pneumatiky.

Elektromotor vozu byl optimalizován. Účinnost elektromotoru je zásadním faktorem ovlivňujícím jeho výkon a dojezd vozidla. Měří se jako poměr mezi spotřebovanou elektrickou energií a generovaným mechanickým výkonem. Vyšší účinnost tedy znamená menší ztráty energie ve formě tepla a tření. Koncern Volkswagen proto optimalizoval elektromotor pro model ID.7, čímž snížil jeho uhlíkovou stopu a zároveň zvýšil jeho výkon.

Energetická účinnost ve výrobě

Zvyšování energetické účinnosti je důležitým prvkem naší strategie dekarbonizace. Do roku 2024 již bylo realizováno celkem 9 113 opatření, čímž bylo dosaženo roční úspory 3,5 mil. MWh. Jen ve vykazovaném období 2024 byla realizována opatření s potenciální úsporou přibližně 0,5 mil. MWh, včetně například zlepšení ventilační techniky, rekuperace tepla, řízení sušiček v závislosti na zátěži a/nebo správy zařízení v závislosti na zátěži.

Dekarbonizace v hodnotovém řetězci

Kapacity pro výrobu baterií

Koncern Volkswagen je jedním z mála výrobců automobilů na světě, který převzal výrobu baterií, tj. základní technologie e-mobility, do vlastních rukou.

Založením dceřiné společnosti PowerCo SE, Salzgitter/Německo v roce 2022 byly vývoj a výroba bateriových článků integrovány do vlastního hodnotového řetězce koncernu, čímž byla významná část přidané hodnoty bateriového elektromobilu zachována v rámci koncernu.

Z nového evropského centra pro baterie v Salzgitteru tato společnost řídí rozvoj mezinárodních výrobních provozů, pokračující vývoj technologie článků, vertikální integraci hodnotového řetězce a dodávky strojů a zařízení do továren.

Cílem našich aktivit zaměřených na baterie je výrazně snížit složitost a náklady na tuto klíčovou technologii tak, aby byly bateriové elektromobily atraktivní a cenově dostupné pro co největší počet lidí. Umožňují také větší míru technologické nezávislosti. Hlavními klíčovými koncepty společnosti PowerCo jsou unifikovaný článek, koncept standardní továrny a vertikální integrace hodnotového řetězce. Ve vykazovaném období byly ve výstavbě tři závody na výrobu bateriových článků ve vlastnictví koncernu, včetně hlavního závodu v Salzgitteru, Valencii/Španělsko a St. Thomas/Kanada. Všechny závody mají být důsledně provozovány s elektřinou z nízkouhlíkových zdrojů.

Společnost PowerCo je pevně odhodlána snižovat emise CO_2ekv. v celém hodnotovém řetězci výroby bateriových článků. Dokonce i v předcházející části hodnotového řetězce jsou na dodavatele kladeny přísné požadavky a jsou monitorovány. Patří mezi ně používání certifikované elektřiny z obnovitelných zdrojů a dodržování stanovených limitů CO_2. Průběžná dekarbonizační opatření jsou plánována také v logistice.

Společnost PowerCo sleduje ambiciózní dekarbonizační strategie ve výrobě, které kromě využívání nízkouhlíkové elektřiny zahrnují například opatření na úsporu energie, jako jsou inovativní technologie suchého lakování, a snižování množství výrobního odpadu a spotřeby materiálu.

PowerCo usiluje o používání nízkouhlíkových recyklovaných materiálů a zavedení recyklace výrobního odpadu. Ve spolupráci s koncernem Volkswagen společnost PowerCo rovněž pokročila ve vývoji recyklace vyřazených baterií. V neposlední řadě společnost investuje do vývoje budoucích nízkouhlíkových technologií a používání alternativních materiálů s cílem dále optimalizovat uhlíkovou stopu bateriových článků.

Požadavky na dekarbonizaci v dodavatelském řetězci

V nových smlouvách na vysokonapěťové baterie pro evropský trh jsou dodavatelé již nyní povinni dodržovat limity CO_2ekv. V případě stávajících smluv na dodávky pro současné projekty vozidel MEB mají povinnost používat při výrobě certifikovanou energii z obnovitelných zdrojů.

U nových projektů vozidel, jako je počáteční nasazení SSP, chce koncern stanovit emise CO_2ekv. jako technickou vlastnost příslušných komponent. To znamená, že pro dodavatele v EU budou stanoveny závazné emisní cíle, jejichž splnění budou muset vždy prokázat. To se týká určitých komponentů pro evropský trh. Jedním z příkladů je nová škálovatelná systémová platforma SSP, u níž mají baterie stanoven limit CO_2ekv. V zájmu dosažení těchto limitních hodnot musejí dodavatelé ve svých vlastních výrobních procesech a v předvýrobních dodavatelských řetězcích zavést určitá opatření, například využití obnovitelné energie. Koncern Volkswagen využívá opatření tohoto druhu ke snižování emisí ve svém hodnotovém řetězci a uhlíkové stopy mnoha modelů bateriových vozidel.

Na udržitelnějším dodavatelském řetězci spolupracuje se svými dodavateli také Volkswagen China. Společně s dodavateli a partnery připravuje plán přechodu na 100% obnovitelné zdroje energie do roku 2030. K dnešnímu dni již více než 500 dodavatelů podepsalo prohlášení, v němž se zavazují k přechodu na elektřinu z obnovitelných zdrojů.

Logistika s nulovým dopadem

Akce, které koncern Volkswagen podniká k dosažení cíle uhlíkově neutrální logistiky, zahrnují například pokračující přesun zásilek ze silnice na železnici a téměř úplné vyloučení emisí CO_2 díky využívání zelené elektřiny vyrobené z obnovitelných zdrojů na elektrifikovaných tratích v železniční dopravě v Německu a dalších evropských zemích ve spolupráci s železničními společnostmi. Jedná se o významný příspěvek ke snížení emisí skleníkových plynů v hodnotovém řetězci. Předpokladem je však dostatečná dostupná kapacita infrastruktury železniční sítě, zejména v Německu.

Důraz je kladen také na přípravu na používání plně elektrických nákladních vozidel a biogenních paliv v nákladní dopravě. Koncern Volkswagen také přepravuje vysokonapěťové baterie pro elektrická vozidla s ohledem na životní prostředí a efektivitu, například v závodě na výrobu komponentů v Braunschweigu. Zde jsou baterie plně automaticky nakládány na vlaky poháněné obnovitelnou energií, které je odvážejí do závodu ve Cvikově.

Koncernová divize logistiky využívá k přepravě vozidel přes severní Atlantik třináct roll-on/roll-off (RoRo) charterových lodí, z nichž dvě jsou poháněny zkapalněným zemním plynem (LNG) s nízkou úrovní znečištění. Do konce roku 2024 byly na této trase postupně uvedeny do provozu další čtyři nákladní lodě poháněné LNG, které nahradily celkem šest lodí s konvenčním pohonem. Na rozdíl od jiných lodních motorů poháněných LNG jsou charterové lodě logistické divize koncernu šetrnější ke klimatu, protože vysokotlaká technologie dvoudobých motorů MAN Energy Solutions nevede k úniku téměř žádného metanu. Dvoupalivové motory umožní v budoucnu použití nefosilních paliv – jako je bioplyn (bio-LNG), e-plyn (syntetický plyn) z obnovitelných zdrojů a biopalivo. To přispěje k dalšímu snížení emisí uhlíku.

Od roku 2021 provozuje koncernová divize logistiky na evropských námořních trasách nepřetržitě dvě charterové lodě poháněné biopalivem, které produkuje méně CO_2 než konvenční fosilní paliva. Surovinou pro biopalivo jsou použité kuchyňské oleje a tuky. Tyto odpady a zbytkové materiály pocházející z průmyslových odvětví, jako je stravování a výroba potravin, nelze zpracovávat na potraviny nebo krmiva.

Dekarbonizace prodejních sítí

Od roku 2022 je uhlíková stopa celé obchodní a servisní sítě každoročně zaznamenávána v kategorii 14 „Franšízy" emisí skleníkových plynů rámce 3.

Abychom identifikovali správná opatření k dekarbonizaci a snížení dopadů na životní prostředí a úspěšně je implementovali, poskytujeme provozovnám příručky, školení a marketingové materiály, například komplexní průvodce nebo webová školení a videa pro komunikaci se zákazníky. Kromě toho koncern Volkswagen vyvinul systém certifikace napříč značkami pro celou maloobchodní síť (goTOzero RETAIL). Vychází ze zavedených systémů, jako je norma ISO 14001, certifikace budov a hodnotící systémy, a zahrnuje také hlavní činnost prodejce. Přestože byl systém goTOzero RETAIL byl zaveden teprve v roce 2023, některá dealerství již dosáhla zlatého a platinového statusu certifikace. Do certifikace goTOzero RETAIL má být postupně zahrnuto všech 50 klíčových maloobchodních trhů, které samy o sobě představují 95 % naší celosvětové maloobchodní a servisní sítě. V současné době se rozsah certifikace rozšiřuje na „Full ESG" se zaměřením na otázky životního prostředí. Úspěchy a pokroky v rámci projektu goTOzero RETAIL jsou pravidelně prezentovány v rámci interní a externí komunikace.

Kromě certifikací byl vyvinut koncept poradenství v oblasti energie a zdrojů, který je k dispozici pro všechny trhy a partnerské společnosti. Koncern Volkswagen usiluje o maximální možnou energetickou účinnost a využívání energie z obnovitelných zdrojů u nových i stávajících prodejních a servisních budov v rozsahu, v jakém je to ekonomicky a technicky proveditelné.

Uhlíkově neutrální dodávky bateriových elektrických vozidel

Volkswagen se v roce 2022 rozhodl přijmout dobrovolné opatření a usiluje o to, aby dodávky koncernových bateriových elektromobilů našim zákazníkům po Evropě nebyly zatíženy CO_2. Dokud nebude koncern Volkswagen schopen zcela eliminovat emise CO_2ekv. a nebude všude využívat energie z obnovitelných zdrojů, budeme dobrovolně kompenzovat zbývající emise skleníkových plynů pocházející z našeho dodavatelského řetězce, výroby a logistiky. Týká se to vozidel MEB značek Volkswagen osobní vozy, Volkswagen užitkové vozy, Audi, Porsche, SEAT/CUPRA a Škoda v Evropě.

V roce 2024 činila výše této kompenzace na úrovni koncernu 6,7 mil. t emisí CO_2ekv. Tato opatření budou pokračovat i v roce 2025 a pro koncern skončí účetním obdobím 2025. V rámci uhlíkově neutrálních dodávek kompenzujeme nevyhnutelné emise z obou fází životního cyklu, tj. dodavatelského řetězce a výroby, prostřednictvím projektů na ochranu klimatu s vysokými certifikačními standardy. Patří mezi ně Verified Carbon Standard (VCS), Climate Community and Biodiversity Standards (CCB Standards) a Gold Standard. Kromě externích certifikačních standardů hodnotíme kompenzační projekty z hlediska zajištění kvality také dle vlastních kritérií.

Ochranu přirozených úložišť uhlíku a rozvoj dalších jímek uhlíku považujeme za zásadní úkol při zmírňování změny klimatu, a proto se koncern Volkswagen zavázal k rozvoji vlastních projektů v oblasti ochrany klimatu prostřednictvím společného podniku Volkswagen Climate Partner GmbH. Ten je pověřen vývojem a financováním certifikovaných klimatických projektů, jejichž prostřednictvím jsou uznávány kompenzace emisí CO_2ekv. Jedním z klíčových požadavků na všechny projekty je, aby splňovaly nejvyšší kvalitativní standardy. Z tohoto důvodu společný podnik přebírá také kontrolu nad zajištěním kvality. Mezi hlavní aspekty patří doplňkovost, přesnost a trvalost snižování emisí, socioekonomické a environmentální přínosy pro region a pravidelný audit nezávislými třetími stranami. Výchozími standardy projektu jsou VCS a Gold Standard. Společný podnik zahájil svou provozní činnost v roce 2022 a zaměřuje se na projekty ochrany lesů a řešení vycházející z přírody. Má k dispozici speciálně zřízený nezávislý projektový poradní sbor.

Příspěvek k logistice šetrné ke klimatu a odvětvím s obtížně snížitelnými emisemi

Kromě vlastního hodnotového řetězce chce koncern Volkswagen společně s dceřinou společností MAN Energy Solutions prosazovat dekarbonizaci i v dalších odvětvích. Společnost tak dodává lodnímu a energetickému průmyslu po celém světě motory, které mohou být poháněny palivy šetrnějšími k životnímu prostředí, tzv. palivy budoucnosti, a přestavuje na tato paliva motory na naftu nebo těžký topný olej.

Portfolio společnosti MAN Energy Solution pomáhá zákazníkům snižovat emise, efektivněji využívat energii a nasazovat ekologické alternativy paliv. Díky široké škále důležitých technologií budoucnosti, špičkovým digitalizačním službám a rozsáhlému portfoliu produktů s dlouhou životností poskytuje společnost udržitelné odpovědi na aktuální klimatické výzvy.

Kromě motorů šetrných ke klimatu zahrnuje portfolio také klíčové technologie, jako je zachycování, využívání a ukládání uhlíku, tepelná čerpadla a zařízení na výrobu vodíku.

Aktivity v oblasti nabíjení a energie

Koncern Volkswagen je jednou z hnacích sil e-mobility a odhodlaně pokračuje v rozšiřování sítě nabíjecích stanic po celém světě. Oblast Nabíjení a energie hraje důležitou roli v koncernové strategii elektromobility v rámci jeho desetibodového programu, kdy prostřednictvím vlastních značek vyvíjí integrovaná energetická řešení pro soukromé i komerční zákazníky po celém světě. Volkswagen urychluje rozšiřování nabíjecí infrastruktury po celém světě prostřednictvím koncernových značek Electrify America (Severní Amerika), Elli (Evropa) a společného podniku CAMS (Čína), neboť se jedná o klíčový požadavek rozšiřování e-mobility, resp. dekarbonizace individuální mobility. Ve střednědobém horizontu by mělo po celém světě vzniknout více než 40 tis. rychlodobíjecích stanic, přičemž dosud byla instalována více než polovina z nich. Největší sítě rychlodobíjecích stanic jsou již provozovány v rostoucích regionech Číny a USA/Kanady. Koncern Volkswagen stále více podporuje projekty v oblasti udržitelné energie a vyvíjí nové obchodní modely týkající se energie s cílem podpořit využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů pro dobíjení a rozvoj obnovitelných energií. Cílem je nabíjet bateriová elektrická vozidla elektřinou z obnovitelných zdrojů, a tím plně využít jejich potenciál.

Evropa

Z pozice evropské společnosti působící v sektoru nabíjení a energetiky si Elli dala za cíl podporovat soukromé i firemní zákazníky v přechodu na udržitelnou energetiku pomocí inteligentních hardwarových a softwarových řešení a prosazovat dekarbonizaci společnosti. Byla založena jako dceřiná společnost koncernu Volkswagen v roce 2018 a nyní patří k předním poskytovatelům inteligentního nabíjecího a energetického ekosystému. Nabídka produktů společnosti je široká a zahrnuje wallboxy na střídavý proud a flexibilní rychlonabíjecí stanice (Flexpole), veřejné nabíjecí služby, softwarová řešení, obchodování s energií a dodávky elektřiny.

Příkladem produktu na pomezí energetiky a mobility je nová jednosměrná nástěnná nabíjecí stanice „Elli Charger 2", která v kombinaci s privátní fotovoltaickou elektrárnou a dynamickým tarifem značky Elli může zákazníkům snížit náklady na nabíjení až o 40 procent.

Značka Elli rovněž nabízí zákazníkům koncernu Volkswagen i komerčním a soukromým klientům mimo koncern přístup k největší evropské nabíjecí síti s přibližně 850 000 nabíjecími místy – prostřednictvím jediné aplikace nebo nabíjecích karet. Od roku 2024 funguje tzv. Selected Partner Network – síť prémiových provozovatelů dobíjecích stanic, kteří disponují optimálními dobíjecími stanicemi, resp. výkonnou dobíjecí infrastrukturou s komfortem na místě (například kavárny, restaurace, sociální zařízení) a vysokou provozní spolehlivostí.

Kromě toho koncern Volkswagen v Evropě aktivně buduje rychlodobíjecí stanice prostřednictvím společných podniků. Společně s dalšími výrobci založil již v roce 2017 společnost IONITY – společný podnik, který do konce roku 2024 vybudoval na evropských dálnicích na 4 700 rychlodobíjecích stanic.

Na cestě k dekarbonizaci společnosti roste poptávka po řešeních ke skladování energie z obnovitelných zdrojů, aby byla zajištěna stabilita a efektivita energetické sítě. Baterie vozidel mohou v tomto ohledu fungovat jako klíčové aktivum a powerbanka. Střednědobou vizí společnosti Elli je řízená bateriová síť *(Managed Battery Network)*, v níž budou baterie – například hromadná úložiště, bateriová elektrická vozidla, obytné nebo komerční budovy – propojeny do standardizované virtuální elektrárny. Tento budoucí ekosystém bude nejen podporovat síť v době vysoké poptávky, ale také poskytovat přístup na spotové trhy s elektřinou, aby zákazníci byli finančně motivováni k flexibilnějšímu načasování své poptávky po elektřině. Tím by se zároveň měly otevřít nové zdroje zisku pro koncern Volkswagen. V dané souvislosti získala společnost Elli již v červenci 2023 licenci pro obchodování s elektřinou na největší evropské burze s elektřinou (EPEX). Flexibilní řešení na trhu s elektřinou prezentuje ve svém prvním testovacím centru pro skladování v Kasselu (Baunatal).

Severní Amerika

Electrify America je největší otevřená síť hyperrychlých dobíjecích stanic v USA. Významně přispěla k vybudování celostátní sítě rychlodobíjecích stanic pro obce a dálnice a k rostoucímu zavádění vozidel s nulovými emisemi. Významně přispěla k rozvoji národní sítě rychlodobíjecích stanic pro obce a dálnice a k rostoucímu zavádění vozidel s nulovými emisemi. Od instalace první dobíjecí stanice v květnu 2018 se síť rychlodobíjecích stanic Electrify America výrazně rozšířila. Nyní zahrnuje více než 1 000 dobíjecích stanic a přes 4 700 hyperrychlých dobíjecích stanic.

V srpnu 2023 společnost Electrify America uvedla do provozu solární fotovoltaický projekt Electrify America Solar Glow™ 1 ve správní oblasti San Bernardino v Kalifornii. Tento projekt představuje důležitý milník v úsilí společnosti Electrify America o snížení uhlíkové stopy v energetickém sektoru. Zařízení disponuje více než 200 000 solárními moduly a při maximálním výkonu vyprodukuje odhadem 75 MW, což je srovnatelné se spotřebou elektřiny 500 elektromobilů, které se nabíjejí současně průměrnou rychlostí 150 kilowattů. Solární park je výsledkem patnáctileté smlouvy o virtuálním nákupu elektřiny (VPPA) s developerem Terra-Gen. Electrify America je největší otevřená síť rychlodobíjecích stanic pro elektromobily v USA, která uzavírá virtuální smlouvu o odběru elektřiny z obnovitelných zdrojů.

Electrify America Solar Glow™ 1 přispívá k adicionalitě výroby energie z obnovitelných zdrojů.

Čína

K 31. prosinci 2024 zprovoznil společný podnik CAMS v Číně 1 621 nabíjecích stanic s více než 13 tis. nabíjecími místy v 213 městech. Tyto stanice využívá přes 6,6 mil. registrovaných uživatelů. CAMS působí také v oblasti energetických služeb. Na začátku roku 2024 byly například v Guangdongu (Čína) uvedeny do provozu čtyři uhlíkově neutrální nabíjecí stanice, které přispívají k dekarbonizaci. Kromě toho koncern Volkswagen spolupracuje s řadou partnerů na projektech zaměřených na zlepšení stability dodávek energie a podporu výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů. V prosinci 2023 tak Volkswagen Group China zahájila ve spolupráci se společností State Grid v městské aglomeraci Peking-Tianjin-Hebei pilotní projekt V1G, jehož cílem je zlepšit interakci mezi vozidly a sítí, dosáhnout rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou po elektřině a přispět ke stabilizaci elektrické sítě.

Závislost na zdrojích při provádění opatření

Udržitelná transformace vyžaduje rozsáhlé investice do digitalizace a elektrifikace. Digitální transformace částečně zajistí, že budou moci být realizována opatření na ochranu klimatu. Rozpočet určený na tento účel vyplývá mimo jiné také z udržitelné transformace.

S nákladnou transformací souvisí také financování a atraktivita koncernu Volkswagen pro investory, kteří hledají udržitelné investiční příležitosti. Koncern Volkswagen již od roku 2020 disponuje rámcem pro zelené financování, v němž jsou zahrnuty různé formy financování, jako například zelené dluhopisy, jež definují rámec pro finanční nástroje zaměřené na udržitelnost.

Ve vykazovaném období jsme refinancovali kapitálové výdaje v souladu s taxonomií z účetních období 2021 až 2023 na základě rámce pro zelené financování aktualizovaného v říjnu 2022 vydáním zelených dluhopisů ve výši 1,0 mld. €.

Koncern Volkswagen vydal od roku 2020 zelené dluhopisy na refinancování kapitálových výdajů na bateriové elektromobily v celkové výši 10,5 mld. €. V roce 2022 jsme zveřejnili revidovaný rámec pro zelené financování, který byl dále rozpracován zejména díky začlenění taxonomie EU. Stejně jako v předchozím rámci pro zelené financování se koncern nadále zaměřuje na výhradní zahrnutí bateriových elektrických vozidel do udržitelného financování. V rámci aktualizovaného rámce budou zvažovány pouze investice v souladu s taxonomií. Tímto způsobem propojujeme náš podnikatelský cíl dosáhnout do roku 2050 uhlíkové neutrality s naší finanční strategií. Prostředky získané prostřednictvím rámce zeleného financování jsou cíleně refinancovány na projekty šetrné k životnímu prostředí, jako je elektromobilita, které splňují kategorii „čistá doprava“ v zásadách zelených dluhopisů Mezinárodní asociace kapitálových trhů (ICMA) a jsou v souladu s cíli OSN a Evropské unie v oblasti udržitelného rozvoje. Úspěch aktualizovaného rámce zeleného financování potvrdila ratingová agentura Sustainalytics, která certifikovala jeho soulad se zásadami zelených dluhopisů ICMA a zásadami zelených úvěrů Loan Market Association (LMA).

Kapitálové a provozní výdaje související s taxonomií

Rozšiřování e-mobility představuje hlavní hybnou sílu transformace koncernu. Naše opatření týkající se rozšiřování elektromobility jsou v souladu s hospodářskou činností 3.3. Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu. Příslušné požadavky na zveřejňování informací dle ESRS E1 odst. 29c naleznete v kapitole „Taxonomie EU“ této zprávy.

Rozdíly v provozních a investičních výdajích

Údaje zveřejňované podle tohoto standardu o kapitálových výdajích (CapEx) a provozních výdajích (OpEx) jsou v souladu s informacemi o kapitálových a provozních výdajích uváděnými v kapitole „Taxonomie EU“. Neexistují proto žádné rozdíly, které by bylo třeba zveřejnit.

UKAZATEL: ZMĚNA KLIMATU

Koncernový standard 98000 stanovuje ukazatele pro emise a energii, které jsou sledovány jednotně všemi závody na celém světě. Zahrnují emise skleníkových plynů, jako je oxid uhličitý (CO_2), hexafluorid sírový (SF_6), oxid dusný (N_2O), chlorované uhlovodíky (CHC) a fluorované uhlovodíky (HFC). Údaje shromažďované v souvislosti s energií zahrnují výrobu, nákup a použití fosilních, jaderných a obnovitelných zdrojů energie, včetně využití paliv.

Spotřeba energie a energetický mix

V rámci sběru dat se každoročně zaznamenává spotřeba energie a energetický mix ve všech výrobních závodech po celém světě. Zohledňuje se jak energie vyrobená vlastními silami, tak energie pořízená od externích dodavatelů (nakoupená elektřina). Kromě toho se zvlášť zaznamenávají podíly energie z obnovitelných zdrojů a jaderné energie na energetickém mixu. Navíc se zaznamenává příslušný podíl, který pochází z obnovitelných zdrojů, které nejsou založeny na palivech (non-fuel), jako je například větrná energie nebo fotovoltaika. Při nákupu obnovitelných energií je třeba zohledňovat koncernová kritéria kvality a doložit příslušnou dokumentaci. Kvantitativní ukazatele spotřeby energie a energetického mixu jsou popsány v níže uvedené tabulce:

SPOTŘEBA ENERGIE A ENERGETICKÝ MIX

		2024		2023	
	Jednotka	Koncern Volkswagen	Společnosti pod provozní kontrolou	Koncern Volkswagen	Společnosti pod provozní kontrolou
Celková spotřeba energie	mil. MWh	19,0	5,5	19,4	6,3
Celková spotřeba energie koncernu Volkswagen a společností pod provozní kontrolou	mil. MWh	24,6		25,8	
Spotřeba energie z fosilních zdrojů[1]	mil. MWh	11,9	3,7	13,5	5,0
Uhlí a uhelné produkty	mil. MWh	0,8	1,0	2,3	1,0
Ropa a ropné produkty	mil. MWh	1,1	0,02	1,3	0,04
Zemní plyn	mil. MWh	8,7	1,1	8,6	1,4
Palivo z jiných fosilních zdrojů	mil. MWh	0,1	0,0	0,1	0,0
Nakoupená energie z fosilních zdrojů[1]	mil. MWh	1,2	1,6	1,3	2,5
Spotřeba energie z jaderných zdrojů[2]	mil. MWh	0,04	0,1	-	-
Spotřeba energie z obnovitelných zdrojů	mil. MWh	7,1	1,7	5,9	1,4
Paliva – obnovitelné zdroje	mil. MWh	1,0	0,5	0,5	0,5
Nakoupená energie – energie z obnovitelných zdrojů[1]	mil. MWh	6,0	1,2	5,5	0,9
Nakoupená energie – energie z obnovitelných zdrojů, elektrická	mil. MWh	5,7	1,1	5,2	0,8
Podíl sdružených nákupů elektrické energie z obnovitelných zdrojů[2]	%	65,4	0,9	-	-
Podíl nesdružených nákupů elektrické energie z obnovitelných zdrojů[2]	%	34,6	99,1	-	-
Vlastní výroba energie – energie z obnovitelných zdrojů, které nejsou založeny na palivech (non-fuel)[2]	mil. MWh	0,04	0,0	-	-

1 Datový bod obsahuje odhadované hodnoty
2 Za účetní období 2023 není vykazování možné.
Informace za 2023 jsou poskytovány dobrovolně a nebyly externě ověřeny.

Smluvní nástroje pro nákup elektřiny z obnovitelných zdrojů

Při nákupu elektřiny z obnovitelných zdrojů se rozlišuje, zda se jedná o sdružený nebo nesdružený nákup. Sdružený nákup znamená, že doklady o původu, certifikáty pro obnovitelné zdroje energie nebo certifikáty zelené elektřiny jsou získávány společně s produktem ekologické elektřiny (neodděleně) od jednoho dodavatele. V současné době je rozlišováno mezi následujícími smlouvami:

- Smlouvy o nákupu elektřiny v místě
- Smlouvy o nákupu elektřiny mimo lokalitu
- Ostatní smlouvy

Energetická náročnost

Energetická náročnost se vypočítává na základě celkové spotřeby energie a tržeb. Tržby jsou převzaty z konsolidované účetní závěrky, kde lze nalézt podrobnější informace. Ukazatel energetické náročnosti je uváděn s vyloučením společností pod provozní kontrolou.

ENERGETICKÁ NÁROČNOST V ODVĚTVÍCH S VYSOKÝM DOPADEM NA KLIMA

	Jednotka	2024
Energetická náročnost pro činnosti v odvětvích s vysokým dopadem na klima (spotřeba energie na tržby)	kWh/€	0,059
Celková spotřeba energie z činností v odvětvích s vysokým dopadem na klima[1]	mil. MWh	19,0
Tržby z činností v odvětvích s vysokým dopadem na klima	mil. €	324 656
Tržby celkem (účetní závěrka)	mil. €	324 656

1 Odpovídá celkové spotřebě energie

Odvětví s vysokým dopadem na klima k určení energetické náročnosti

Všechny činnosti v rámci koncernu Volkswagen přispívají k výrobě vozidel a vztahují se ke kódu NACE C.29.10 (Výroba motorových vozidel). Jsou proto spojeny s činnostmi v odvětvích s vysokým dopadem na klima. Vzhledem k tomu, že do výpočtu energetické náročnosti jsou zahrnuty všechny činnosti koncernu Volkswagen, je zde pro výpočet použita celková spotřeba energie. Do výpočtu energetické náročnosti je zahrnuta také společnost společnosti MAN Energy Solutions.

Výroba energie

Energie z vlastní výroby zahrnuje množství energie ze zařízení, která jsou ve vlastnictví, pronájmu nebo nájmu koncernu Volkswagen a jsou jím provozována (například elektrárny, kogenerační jednotky nebo kotelny). Zahrnuta jsou vlastní zařízení na výrobu energie provozovaná třetími stranami.

CELKOVÁ VÝROBA ENERGIE

		2024		2023	
	Jednotka	Koncern Volkswagen	Společnosti pod provozní kontrolou	Koncern Volkswagen	Společnosti pod provozní kontrolou
Celková výroba energie	mil. MWh	6,4	0,3	7,2	0,3
Celková výroba energie koncernu Volkswagen a společností pod provozní kontrolou	mil. MWh		6,7		7,5
Energie vyrobená z neobnovitelných zdrojů[1]	mil. MWh	5,6	0,2	6,6	0,2
Energie vyrobená z obnovitelných zdrojů	mil. MWh	0,8	0,05	0,5	0,05

1 Datový bod obsahuje odhadované údaje.
Informace pro rok 2023 jsou poskytovány dobrovolně a nebyly externě ověřeny.

Emise skleníkových plynů

Ukazatele týkající se emisí skleníkových plynů rámce 1 a 2

Emise skleníkových plynů rámce 1 jsou přímé emise skleníkových plynů, které jsou generovány koncernem Volkswagen prostřednictvím zdrojů, které sám kontroluje, například používáním paliv v závodech. Přímé biogenní emise CO_2 (rámec 1) jsou emise, jež vznikají v důsledku používání biogenních paliv v závodech. K výpočtu emisí se používají emisní faktory *Verband der Automobilindustrie* (VDA – Německý svaz automobilového průmyslu).

Emise skleníkových plynů rámce 2 jsou nepřímé emise CO_2 z výroby energie, které vznikají v důsledku nákupu energie z externích elektráren, kogeneračních zařízení a kotelen a uvolňují se jinde. Vypočítávají se pomocí tržní metody a metody založené na umístění v souladu s protokolem o skleníkových plynech. Nepřímé biogenní emise CO_2 stanovené metodou založenou na umístění jsou emise, jež vznikají v důsledku využívání biogenních paliv

externími dodavateli energie (například při výrobě elektrické energie nebo tepla) a jsou posuzovány pomocí místních emisních faktorů. Pro výpočet emisí se používají aktuální emisní faktory VDA.

EMISE SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ RÁMCE 1 A 2

		2024		2023	
Ukazatel	Jednotka	Koncern Volkswagen	Společnosti pod provozní kontrolou	Koncern Volkswagen	Společnosti pod provozní kontrolou
Emise skleníkových plynů rámce 1	nil. tun CO_2ekv.	3,0	0,3	3,6	0,4
Emise skleníkových plynů rámce 1 koncernu Volkswagen a společností pod provozní kontrolou	nil. tun CO_2ekv.	3,3		4,0	
z toho: TRATON GROUP	nil. tun CO_2ekv.	0,2	0,0	0,2	0,0
z toho: MAN Energy Solutions	nil. tun CO_2ekv.	0,03	0,0	0,04	0,0
Biogenní emise skleníkových plynů rámce 1	nil. tun CO_2ekv.	0,4	0,2	0,2	0,2
Podíl emisí skleníkových plynů rámce 1 v regulovaném systému ETS[1]	%	84,4	18,2	-	-
Emise skleníkových plynů rámce 2 (metoda založená na umístění)	nil. tun CO_2ekv.	2,6	1,6	2,4	1,9
Celkové emise skleníkových plynů rámce 2 (metoda založená na umístění) koncernu Volkswagen a společností pod provozní kontrolou	nil. tun CO_2ekv.	4,2		4,3	
z toho: TRATON GROUP	nil. tun CO_2ekv.	0,3	0,0	0,2	0,0
z toho: MAN Energy Solutions	nil. tun CO_2ekv.	0,03	0,0	0,03	0,0
Emise skleníkových plynů rámce 2 z biogenních zdrojů (metoda založená na umístění)	nil. tun CO_2ekv.	0,4	0,1	0,5	0,1
Emise skleníkových plynů rámce 2 (tržní metoda)	nil. tun CO_2ekv.	0,5	0,7	0,7	1,3
Celkové emise skleníkových plynů rámce 2 (tržní metoda) koncernu Volkswagen a společností pod provozní kontrolou	nil. tun CO_2ekv.	1,1		2,0	
z toho: TRATON GROUP	nil. tun CO_2ekv.	0,1	0,0	0,1	0,0
z toho: MAN Energy Solutions	nil. tun CO_2ekv.	0,01	0,0	0,01	0,0

1 Za účetní období 2023 není vykazování možné.
2 Datový bod obsahuje odhadované údaje.
Informace pro rok 2023 jsou poskytovány dobrovolně a nebyly externě ověřeny.

Metodiky, předpoklady a emisní faktory použité pro měření emisí skleníkových plynů rámce 1 a 2

Emise skleníkových plynů (rámce 1 a 2) výrobních závodů se každoročně vypočítávají podle požadavků protokolu o skleníkových plynech a evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti. Pro výpočet emisí CO_2 tržní metodou se používají faktory specifické pro poskytovatele, zatímco pro měření metodou založenou na umístění se používají emisní faktory VDA.

Celkové emise skleníkových plynů v místě výroby se stanoví součtem všech příslušných emisí, přičemž každá z nich se vynásobí příslušným potenciálem globálního oteplování. Emisní faktory CO_2 pro energii, která se nevyrábí na místě (např. elektrická energie, dálkové vytápění/chlazení), jsou získávány od příslušných dodavatelů energie. Emisní faktory CO_2 pro vlastní spotřebu primárních zdrojů energie pro výrobu tepla nebo elektřiny se vypočítávají z výhřevnosti nebo spalné hodnoty paliv a účinnosti vlastní výroby.

K výpočtu emisí rámce 2 v závislosti na umístění používáme mix elektrické sítě příslušné země.

Identifikace a zveřejňování významných kategorií rámce 3

Ukazatele emisí skleníkových plynů rámce 3

V souladu se standardem rámce 3 (Scope 3) zveřejněným Světovou podnikatelskou radou pro udržitelný rozvoj (WBCSD) a Světovým institutem pro zdroje (World Resources Institute) vykazujeme v účetním období roku 2024 emise CO_2ekv. pro 13 z celkem 15 kategorií rámce 3. Kategorie 9 (Doprava a distribuce v navazujícím hodnotovém řetězci) je zahrnuta do vykazovaných údajů kategorie 4. Kromě toho je kategorie 10 (Zpracování prodaných výrobků) zahrnuta do vykazování emisí skleníkových plynů rámce 1. Kategorie 15 zahrnuje emise z různých typů investic a není vykazována z důvodu nízké významnosti na úrovni koncernu. Přibližně 21,4 % všech emisí rámce 3 spadá do emisní kategorie Nakoupené zboží a služby, zatímco 72,7 % vzniká ve fázi používání (well-to-wheel). V následujících tabulkách jsou uvedeny emise rámce 3 koncernu Volkswagen, TRATON GROUP a společnosti MAN Energy Solutions, včetně poznámek k metodice sběru a výpočtu dat:

VOLKSWAGEN GROUP

Kategorie rámce 3	Jednotka	2024	2023	Poznámky
Celkové emise skleníkových plynů rámce 3	mil. tun CO_2ekv.	408,58	429,12 (413,95)[1]	Údaj za předchozí účetní období byl upraven v rámci přepočtu referenčního roku.
Kategorie 1: Nakoupené zboží a služby	tuny CO_2ekv./%	87 346 897 / 21,4	94 907 875 / 22,1 (89 572 138 / 21,6)[1]	Emise CO_2ekv. kategorie 1 se týkají emisí z dodavatelského řetězce všech osobních a lehkých užitkových vozidel vyrobených ve vykazovaném období. Byly vypočteny na základě 72 hodnocení životního cyklu (LCA) vážených podle objemu výroby. Všechna tato hodnocení osobních a lehkých užitkových vozidel byla nezávisle certifikována v souladu s normou ISO 14040/44, především společností TÜV NORD CERT GmbH. Mezi hlavní změnové faktory patří změny v portfoliu a regionech a nižší počty vyrobených kusů. Údaj za předchozí účetní období byl upraven v rámci přepočtu referenčního roku. Koncern Volkswagen standardně používá k hodnocení výrobní fáze vozidel mix elektrické sítě a zároveň zahrnuje certifikáty pro energie z obnovitelných zdrojů od dodavatelů, aby zdůraznil společné úsilí o dekarbonizaci. Tato kombinace tržní metody a metody založené na umístění může vést k mírnému dvojímu započítávání podílu energie z obnovitelných zdrojů. Použití metody plně založené na trhu bude možné, jakmile budou k dispozici příslušné emisní faktory v databázích, které koncern Volkswagen používá. Údaj v referenčním roce (2018): 96 763 132 t CO_2ekv.
Kategorie 2: Kapitálové statky	tuny CO_2ekv./%	9 712 587 / 2,4	9 182 158 / 2,1 (5 716 214 / 1,4)[1]	Výpočet emisí z kapitálových statků vychází z finančních údajů koncernu Volkswagen a z použití emisních faktorů. Tyto faktory byly od vykazovaného období 2023 upraveny o inflaci. S účinností od vykazovaného období 2024 byl pro emisní faktory použit nový zdroj údajů, neboť původní zdroj již není k dispozici. Údaj za předchozí účetní období byl upraven v rámci přepočtu referenčního roku. Údaj v referenčním roce (2018): 10 180 382 t CO_2ekv.
Kategorie 3: Emise související s palivy a energií (nezahrnuté v rámci 1 nebo 2)	tuny CO_2ekv./%	1 338 434 / 0,3	983 498 / 0,2	Spotřeba energie v celém koncernu Volkswagen je každoročně zaznamenávána v interním systému EIS a přepočítávána na CO_2ekv. pomocí emisních faktorů pro různé zdroje energie z reprezentativní obecné databáze. S účinností od vykazovaného období 2024 jsou emisní faktory rozlišovány dle regionů, bylo-li to možné. Údaj v referenčním roce (2018): 1 510 068 t CO_2ekv.
Kategorie 4: Doprava a distribuce v předcházejícím hodnotovém řetězci	tuny CO_2ekv./%	4 290 314 / 1,1	4 153 587 / 1,0	Kategorie 4 a 9 odpovídají emisím CO_2ekv. z dodávek a použití energetických zdrojů, a to jak z příchozích, tak i odchozích zásilek a přepravních procesů mezi závody po celém světě (vyjma čínských společných podniků). Údaje o dopravě jsou ručně získávány z interních dopravních IT systémů pro všechny druhy dopravy a ručně zaznamenávaných procesů. Opatření ke snížení emisí jsou certifikována společností TÜV NORD CERT GmbH. Údaj v referenčním roce (2018): 4 716 050 t CO_2ekv.

Kategorie 5: Odpad	tuny CO_2ekv./%	1 276 726 / 0,3	1 050 976 / 0,2	Odpady vyprodukované v rámci koncernu jsou každoročně zaznamenávány v interním systému EIS a přepočítávány na CO_2ekv. pomocí emisních faktorů pro různé toky odpadů z reprezentativní obecné databáze. Údaj v referenčním roce (2018): 1 205 683 t CO_2ekv.
Kategorie 6: Služební cesty	tuny CO_2ekv./%	224 616 / 0,1	248 450 / 0,1	Od vykazovaného období 2022 jsou emise vypočítávány mimo jiné na základě skutečných leteckých a železničních cest evidovaných společností Volkswagen AG a extrapolovány pro celý koncern dle celosvětového počtu zaměstnanců. Údaj v referenčním roce (2018): 708 180 t CO_2ekv.
Kategorie 7: Dojíždění zaměstnanců	tuny CO_2ekv./%	327 861 / 0,1	1 114 774 / 0,3	Počínaje účetním obdobím roku 2024 jsou emise založeny na výpočtu, který zohledňuje celosvětový počet zaměstnanců (přímých i nepřímých) koncernu Volkswagen a specifické regionální, externí a obecné parametry pro rozdělení dopravy podle dopravních prostředků, emisní faktory specifické pro jednotlivé druhy dopravy, průměrné vzdálenosti dojíždění a pracovní dny. Údaj v referenčním roce (2018): 1 009 481 t CO_2ekv.
Kategorie 8: Pronajatý majetek v předcházejícím hodnotovém řetězci	tuny CO_2ekv./%	136 675 / 0,0	120 831 / 0,0 (259 659 / 0,1)[1]	Výpočet emisí z aktiv v rámci předcházejícího hodnotového řetězce je založen na finančních údajích koncernu Volkswagen a použití emisních faktorů. Tyto faktory byly od vykazovaného období 2023 upraveny o inflaci. S účinností od vykazovaného období 2024 byl pro emisní faktory použit nový zdroj údajů, neboť původní zdroj již není k dispozici. Údaj za předchozí účetní období byl upraven v rámci přepočtu referenčního roku. Údaj v referenčním roce (2018): 137 539 t CO_2ekv.
Kategorie 9: Doprava a distribuce v navazujícím hodnotovém řetězci	tuny CO_2ekv./%	-	-	Zahrnuto v rámci 3 kategorie 4 Doprava a distribuce v předcházejícím hodnotovém řetězci
Kategorie 10: Zpracování prodaných výrobků	tuny CO_2ekv./%	-	-	Zahrnuto v rámci 1
Kategorie 11: Použití prodaných výrobků	tuny CO_2ekv./%	296 904 121 / 72,7	310 470 033 / 72,4 (299 195 581 / 72,3)[1]	Emise CO_2ekv. zahrnují emise ve fázi používání (well-to-wheel) všech osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel vyrobených v roce 2024, přičemž se předpokládá, že jejich životnost bude 200 000 km. Výpočet vychází z váženého průměru emisí vozového parku [g CO_2/km] na hlavních trzích v Evropě (EU27, Spojené království, Norsko a Island), Číně a USA v souladu s aktuálně platnými zákonnými jízdními cykly. Za účelem výpočtu odpovídajících emisí „well-to-tank" byly použity emisní faktory specifické pro jednotlivé regiony pro dodavatelské řetězce paliv a elektřiny z reprezentativní obecné databáze. Vzhledem k tomu, že tyto obecné emisní faktory byly v roce 2024 aktualizovány, byly aktualizovány i historické údaje o emisích, aby odrážely nový stav. Opatření ke snížení emisí jsou certifikována společností TÜV NORD CERT GmbH. Údaj v referenčním roce (2018): 412 986 695 t CO_2ekv.
Kategorie 12: Nakládání s prodanými výrobky na konci jejich životního cyklu	tuny CO_2ekv./%	541 918 / 0,1	609 577 / 0,1	Emise CO_2ekv. kategorie 12 se týkají potenciálních emisí souvisejících se skončením životnosti všech osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel vyrobených ve vykazovaném období. Byly vypočteny na základě posouzení životního cyklu váženého objemem výroby. Všechna hodnocení životního cyklu osobních a lehkých užitkových vozidel byla nezávisle certifikována v souladu s normou ISO 14040/44. Údaj v referenčním roce (2018): 1 146 594 t CO_2ekv.
Kategorie 13: Pronajatá aktiva v navazujícím hodnotovém řetězci	tuny CO_2ekv./%	4 233 126 / 1,0	3 858 556 / 0,9 (8 627 724 / 2,1)[1]	Výpočet emisí z aktiv pronajatých v navazujícím hodnotovém řetězci vychází z finančních údajů koncernu Volkswagen a použití emisních faktorů. Tyto faktory byly od vykazovaného období 2023 upraveny o inflaci. S účinností od vykazovaného období 2024 byl pro emisní faktory použit nový zdroj údajů, neboť původní zdroj již není k dispozici. Kromě toho jsou výsledky očištěny o emise z vozidel v leasingu z produkce koncernu, aby se zabránilo dvojímu započítání, zejména v kategoriích 1 a 11. Údaj za předchozí účetní období byl upraven v rámci přepočtu referenčního roku. Údaj v referenčním roce (2018): 2 955 240 t CO_2ekv.
Kategorie 14: Franšízy	tuny CO_2ekv./%	2 248 100 / 0,6	2 415 100 / 0,6	Od vykazovaného období 2022 se kategorie 14 vypočítává na základě ročního hodnocení emisí CO_2ekv. obchodních a servisních partnerů koncernu Volkswagen na základě spotřeby energie v jednotlivých závodech a emisních faktorů specifických pro danou zemi. Tyto faktory jsou převzaty z reprezentativní obecné databáze. Údaj v referenčním roce (2018): 3 215 900 t CO_2ekv.

Kategorie 15: Investice	tuny CO_2ekv./ %	-	-	Kategorie 15 se nevykazuje z důvodu nízké významnosti na úrovni koncernu.

1 Údaje odpovídají údajům z předchozího účetního období před přepočtem.

TRATON

Kategorie rámce 3	Jednotka	2024	Poznámky
Kategorie 1: Nakoupené zboží a služby	tuny CO_2ekv.	8 437 991	Nakoupené zboží a služby = objem vozidla a komponentů * hmotnost vozidla a komponentů kg CO_2ekv. na referenční vozidlo nebo komponenty. Nakoupené služby (IT, příslušenství, balení, prodejní marketing) nebyly zahrnuty vzhledem k jejich minimálnímu dopadu (< 1 %). Společnost Scania sdružuje podobné produkty do osmi referenčních skupin, přičemž využívá objem výroby a interní systém materiálových dat (SMDS) s externími údaji z hodnocení životního cyklu (LCA). Společnost MAN Truck and Bus používá hodnocení životního cyklu pro jednotlivé kategorie vozidel na základě údajů o prodeji, výpočtů průměrné hmotnosti a odborných odhadů. Pro International vypočítává tento datový bod ClimatePartner. Volkswagen Truck & Bus (VWTB) vypočítává emise z objemů komponent a používá emisní faktory ecoinvent, které vycházejí z technických výpočtů.
Kategorie 2: Kapitálové statky	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v údaji koncernu Volkswagen
Kategorie 3: Emise související s palivy a energií (nezahrnuté v rámci 1 nebo 2)	tuny CO_2ekv.	-	Emise z výrobních závodů jsou zahrnuty v údaji za koncern Volkswagen.
Kategorie 4: Doprava a distribuce v předcházejícím hodnotovém řetězci	tuny CO_2ekv.	1 230 802	Scania a VWTB používají metodu výpočtu založenou na činnosti. MAN Truck and Bus používá metodu založenou na nákladech. Společnosti Scania a MAN Truck and Bus vycházejí z emisních faktorů od Global Logistics Emission Council (GLEC). VWTB používá emisní faktory ministerstva pro životní prostředí, potraviny a venkov (DEFRA) a Brazilského protokolu o skleníkových plynech (PBGHGP). Pro International vypočítává tento datový bod ClimatePartner.
Kategorie 5: Odpad	tuny CO_2ekv.	-	Emise z výrobních závodů jsou zahrnuty v údaji za koncern Volkswagen.
Kategorie 6: Služební cesty	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v údaji koncernu Volkswagen
Kategorie 7: Dojíždění zaměstnanců	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v údaji koncernu Volkswagen
Kategorie 8: Pronajatý majetek v předcházejícím hodnotovém řetězci	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v údaji koncernu Volkswagen
Kategorie 9: Doprava a distribuce v navazujícím hodnotovém řetězci	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v rámci 3 kategorie 4 Doprava a distribuce v předcházejícím hodnotovém řetězci
Kategorie 10: Zpracování prodaných výrobků	tuny CO_2ekv.	151 500	Do výpočtu zpracování jsou zahrnuty pouze nákladní vozy s pevnou nástavbou. Emise jsou odhadovány na základě předpokladu, že emise ze zpracování na jedno vozidlo odpovídají emisím z výroby na jedno vozidlo. Emise rámce 1 a rámce 2 jsou vyděleny celkovým počtem prodaných vozidel a poté vynásobeny počtem prodaných nákladních vozů s pevnou nástavbou. Pro International vypočítává tento datový bod ClimatePartner.
Kategorie 11: Použití prodaných výrobků	tuny CO_2ekv.	342 519 213	Emise z fáze používání prodaných výrobků tvoří největší část emisní inventury TRATON GROUP. K výpočtu těchto emisí se dle kategorie produktů využívá dvojice metod. První metoda se vztahuje na kategorii výrobků nákladní automobily a autobusy, zatímco druhá na kategorii výrobků energetická řešení a externí motory. Při výpočtu emisí z nákladních vozidel a autobusů se berou v úvahu proměnné, jako je počet vozidel, spotřeba energie, emisní faktor skleníkových plynů „well-to-wheel" a ujetá vzdálenost. Každá značka používá stejný obecný vzorec, kterým vynásobí hodnoty. Vzhledem k rozdílům v produktovém portfoliu však jednotlivé značky počítají celkové emise individuálním způsobem s různě seskupenými třídami vozidel. U řešení pohonu a externích motorů odhadují společnosti Scania a MAN Truck & Bus celkovou spotřebu paliva na základě údajů od odborníků na motory a vynásobí ji faktorem emisí CO_2. International a VWTB neprodávají vlastní motory, a proto emise pro tuto kategorii výrobků nevypočítávají.
Kategorie 12: Nakládání s prodanými výrobky na konci jejich životního cyklu	tuny CO_2ekv.	622 842	Zpracování prodaných výrobků na konci životnosti = Σ (faktor intenzity (tun CO_2na skupinu vozidel) * množství prodaných výrobků). Společnosti Scania a MAN Truck and Bus používají kombinovaný model LCA k odhadu emisí CO_2 pro každou skupinu vozidel na konci jejich životního cyklu. V úvahu se zde bere pouze demontáž a přeprava, nikoli kredity za recyklaci nebo zpětné získání energie. Tuto metodu používá také VWTB a uplatňuje ji na objemy prodeje. Pro International vypočítává tento datový bod ClimatePartner.
Kategorie 13: Pronajatá aktiva v navazujícím hodnotovém řetězci	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v údaji koncernu Volkswagen

Kategorie 14: Franšízy	tuny CO_2ekv.	292 358	Emise společností Scania a MAN z franšíz jsou vypočteny na základě průměrných emisí rámce 1 a rámce 2 typické komerční provozovny. Pro International vypočítává tento datový bod ClimatePartner. VWTB nemá žádné komerční provozovny, které by spadaly do působnosti evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti.
Kategorie 15: Investice	tuny CO_2ekv.	8 690	Scania vypočítává tento datový bod ve dvou krocích. Nejprve jsou investice seřazeny dle důležitosti, za účelem hodnocení je vybráno deset nejdůležitějších účastí. Emise rámce 1 a rámce 2 jsou poté vypočteny v poměru k podílu společnosti Scania v daných podnicích. Výsledek je součin emisí * podíl v procentech. Nezbytné údaje o emisích pocházejí ze zpráv společností o vlivu na životní prostředí, nebo pokud nejsou k dispozici, z rozeslaných dotazníků. MAN Truck and Bus má méně než majetkových účastí, a proto do výpočtu zahrnuje všechny z nich. Pro International vypočítává tento datový bod ClimatePartner. VWTB neposkytuje žádné finanční prostředky ve spojitosti s externími společnostmi.

MAN Energy Solutions

Kategorie rámce 3	Jednotka	2024	Poznámky
Kategorie 1: Nakoupené zboží a služby	tuny CO_2ekv.	1 129 132	Pro výpočet rámce 3 se používá přístup založený na výdajích. Emise CO_2ekv. této kategorie se vztahují k emisím dodavatelského řetězce veškerého zboží a služeb nakoupených ve vykazovaném období. Byly vypočteny na základě fakturovaného objemu v €.
Kategorie 2: Kapitálové statky	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v údaji koncernu Volkswagen
Kategorie 3: Emise související s palivy a energií (nezahrnuté v rámci 1 nebo 2)	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v údaji koncernu Volkswagen
Kategorie 4: Doprava a distribuce v předcházejícím hodnotovém řetězci	tuny CO_2ekv.	115 828	Výpočet vychází z přístupu založeného na vzdálenosti. Hodnoty z oblasti logistiky se vztahují k vstupním a výstupním zásilkám a přepravním procesům výrobních závodů společnosti MAN Energy Solutions. Emise jsou extrapolovány na základě údajů o prodejích.
Kategorie 5: Odpad	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v údaji koncernu Volkswagen
Kategorie 6: Služební cesty	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v údaji koncernu Volkswagen
Kategorie 7: Dojíždění zaměstnanců	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v údaji koncernu Volkswagen
Kategorie 8: Pronajatý majetek v předcházejícím hodnotovém řetězci	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v údaji koncernu Volkswagen
Kategorie 9: Doprava a distribuce v navazujícím hodnotovém řetězci	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v rámci 3 kategorie 4 Doprava a distribuce v předcházejícím hodnotovém řetězci
Kategorie 10: Zpracování prodaných výrobků	tuny CO_2ekv.	-	Pro MAN Energy Solutions není relevantní
Kategorie 11: Použití prodaných výrobků	tuny CO_2ekv.	48 918 574	Pro výpočet kategorie 11 rámce 3 se používá průměrný přístup založený na sekundárních údajích (předpokladech). Emise CO_2ekv. jsou vypočteny pomocí emisních faktorů „well-to-tank". Systémy uvedené do provozu v daném roce jsou zohledněny výpočtem emisí za dobu jejich životnosti. Zahrnuty jsou nové produkty divizí Marine 4-Stroke, Power, Industries & Quest-One. Reprezentativní emisní faktory jsou použity na úrovni specifické pro daný region i pro dané odvětví.
Kategorie 12: Nakládání s prodanými výrobky na konci jejich životního cyklu	tuny CO_2ekv.	0	Uplatněný přístup vychází z předpokladu, že výrobky MAN Energy Solutions jsou na konci své životnosti téměř 100% recyklovatelné. Emise CO_2ekv., které vznikají při recyklaci, jsou vyloučeny metodou cut-off.
Kategorie 13: Pronajatá aktiva v navazujícím hodnotovém řetězci	tuny CO_2ekv.	-	Zahrnuto v údaji koncernu Volkswagen
Kategorie 14: Franšízy	tuny CO_2ekv.	-	Pro MAN Energy Solutions není relevantní
Kategorie 15: Investice	tuny CO_2ekv.	-	Kategorie 15 není vykazována z důvodu nízké významnosti na úrovni koncernu.

Pro TRATON GROUP a MAN Energy Solutions nejsou pro rok 2023 k dispozici žádné údaje o úrovni emisí skleníkových plynů rámce 3.

Biogenní emise skleníkových plynů rámce 3 na úrovni koncernu

Biogenní CO_2 je vykazován pro kategorii 11 rámce 3. Údaje jsou shromažďovány na základě indexu dekarbonizace (DCI), což znamená, že vykazování je prvotně zaměřeno na osobní a lehká užitková vozidla. Údaje o podílech biopaliv a průměrných emisních faktorech jsou převzaty z reprezentativní obecné databáze. Panuje snaha do budoucna rozšířit vykazování o těžká užitková vozidla. Ve vykazovaném období činily biogenní emise skleníkových plynů rámce 3 celkem 9 653 769 t CO_2. Za účetní období 2023 není vykazování možné.

Metodiky, předpoklady a emisní faktory použité k měření emisí skleníkových plynů rámce 3

Emise rámce 3 koncernu Volkswagen jsou každoročně inventarizovány v souladu s požadavky mezinárodně uznávaného protokolu o skleníkových plynech a evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti. Díky tomu je možné zjistit úspěšnost přijatých opatření a identifikovat další oblasti, kde lze opatření přijmout. Metodiky a předpoklady použité pro výpočet jsou zdokumentovány v interním manuálu a jsou každoročně aktualizovány.

Emisní faktory použité pro výpočet emisí skleníkových plynů rámce 3 jsou převzaty především z reprezentativní obecné databáze. Pro jednotlivé kategorie rámce 3 se používají také faktory z jiných zdrojů (např. z protokolu o skleníkových plynech).

Významné změny a jejich dopad na srovnatelnost emisí skleníkových plynů

Koncern Volkswagen ve své interní příručce uvádí, jakým způsobem je sestavována a každoročně aktualizována inventura koncernových emisí rámce 3. Meziroční srovnatelnost byla pro DCI stanovena již v minulých letech. Kromě toho byly uvedeny odkazy na významné změny ve způsobu, jakým se inventura emisí rámce 3 sestavuje.

V minulosti jsme zveřejňovali změny v rozsahu vykazování (pokrytí), metodě výpočtu nebo datové základně pro výpočet emisí skleníkových plynů rámce 3 ve srovnání s předchozí výroční zprávou. Ve srovnání s předchozím vykazovaným obdobím dochází k následujícím změnám: Počínaje účetním obdobím roku 2024 jsou emise kategorie 7 založeny na výpočtu, který zohledňuje celosvětový počet zaměstnanců (přímých i nepřímých) koncernu Volkswagen a specifické regionální, externí a obecné parametry pro rozdělení dopravy podle dopravních prostředků, emisní faktory specifické pro jednotlivé druhy dopravy, průměrné vzdálenosti dojíždění a pracovní dny. Emisní faktory použité pro kategorie 2, 8 a 13 byly od vykazovaného období 2024 změněny, neboť zdroj předchozích emisních faktorů již není k dispozici. S účinností od vykazovaného období 2024 byly údaje pro kategorii 13 revidovány s cílem vyloučit emise pronajatých vozidel z produkce koncernu, aby se zabránilo dvojímu započítávání, zejména s kategoriemi 1 a 11. Emisní faktory u kategorií 3 a 5 byly rozlišeny podle regionů, pokud je to možné. Ke stanovení emisí v kategorii 11 se používají aktualizované emisní faktory pro fosilní paliva. Významné změny ve vykazování ve srovnání s předchozími účetními obdobími a vliv daných změn na výsledek podrobněji viz kapitola „Cíle: Změna klimatu“. Emise z dodavatelských řetězců jsou v současné době vypočítávány především na základě sekundárních údajů a průměrných hodnot pro dané odvětví. Nevýznamné změny těchto údajů nejsou konkrétně posuzovány z hlediska jejich dopadu na celkový výsledek.

Vykazovaná období v hodnotovém řetězci

Položky doprava a distribuce v předcházejícím hodnotovém řetězci (kategorie 4), doprava a distribuce v navazujícím hodnotovém řetězci (kategorie 9) a franšízy (kategorie 14) obsahují údaje z předchozího vykazovaného období. Důvodem jsou procesní okolnosti. Pokud dojde k relevantním změnám, budou příslušné změny v následujícím období vykázány a transparentně zveřejněny.

Emise skleníkových plynů rámce 3 na základě konkrétních činností v hodnotovém řetězci

Model vozidla, a tedy všechny materiály zabudované ve vozidle a jejich hmotnost vycházejí z kusovníku vozidla, tj. z primárních údajů. Pro jednotlivé materiály nebo komponenty s vysokou uhlíkovou stopou jsou k dispozici primární údaje od dodavatelů úrovně 1. Totéž bude do budoucna platit pro výrobní procesy baterií (článků) v souladu s čl. 7 nařízení EU o bateriích. Zatím neexistuje žádná uznávaná nebo standardizovaná metoda uvádění podílu daných emisí. Údaj jako podíl datových bodů ani jako podíl celkových emisí skleníkových plynů není zcela smysluplný, protože podíl dekarbonizovaných kritických materiálů na emisích přirozeně klesá.

Celkové emise skleníkových plynů

Celkové emise skleníkových plynů jsou součtem celkových emisí rámce 1, 2 a 3.

CELKOVÉ EMISE SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ

Ukazatel	Jednotka	2024	2023
Celkové emise skleníkových plynů (metoda založená na umístění)	mil. tun CO_2ekv.	416,1	437,4
Celkové emise skleníkových plynů (tržní metoda)	mil. tun CO_2ekv.	413,0	435,1

Pro TRATON GROUP a MAN Energy Solutions nejsou pro rok 2023 k dispozici žádné údaje o úrovni emisí skleníkových plynů rámce 3.
Informace pro rok 2023 jsou poskytovány dobrovolně a nebyly externě ověřeny.

Intenzita skleníkových plynů

Intenzita skleníkových plynů se vypočítává z ukazatele celkových emisí skleníkových plynů a tržeb. Tržby jsou převzaty z finanční zprávy, kde lze nalézt podrobnější informace. Ukazatel intenzity emisí skleníkových plynů je uváděn s vyloučením společností pod provozní kontrolou.

INTENZITA SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ

Ukazatel	Jednotka	2024
Celkové emise skleníkových plynů na tržby – metoda založená na umístění	kg CO_2ekv./€	0,8
Celkové emise skleníkových plynů na tržby – tržní metoda	kg CO_2ekv./€	0,8
Tržby použité pro výpočet intenzity skleníkových plynů	mil. €	324 656
Tržby celkem (účetní závěrka)	mil. €	324 656

Pohlcování skleníkových plynů a projekty ke snižování emisí skleníkových plynů

Pohlcování a ukládání skleníkových plynů

V rámci vlastních obchodních činností nebo hodnotového řetězce koncernu nebyla realizována žádná opatření na pohlcování a ukládání skleníkových plynů. Pokud budou taková opatření v budoucnu zavedena, plánujeme rozlišovat mezi technickými a přírodními řešeními. Technická řešení by měla spočívat v konkrétním počítání, vážení a měření skleníkových plynů odebraných z atmosféry, přičemž by se neměly používat žádné předpoklady, metody ani rámcové podmínky. Naopak řešení založená na přírodě by měla vycházet z předpokladů, metodik a rámců hlavních zavedených standardů na trhu s uhlíkem, jako jsou VERRA a Gold Standard.

Ukazatele pohlcování a ukládání skleníkových plynů

V souvislosti s pohlcováním či ukládáním skleníkových plynů nejsou vykazovány žádné statistiky, jelikož ve vlastním provozu ani v hodnotovém řetězci koncernu dosud nebyla realizována žádná opatření k pohlcování a ukládání skleníkových plynů.

Využívání uhlíkových kreditů

V souladu s hierarchií opatření stanovenou v plánu přechodu doplňují kompenzační projekty naši strategii dekarbonizace a, jak je v plánu rozvedeno, jsou důležitým faktorem při dosahování našich dekarbonizačních cílů.

Globální energetickou poptávku není v současné době možné zajistit bezemisními dodávkami energie. Energetická účinnost proto zůstává důležitým základem funkčního zmírňování změny klimatu a měla by být vždy nejvyšší prioritou.

V konečném důsledku je z hlediska uhlíkové stopy třeba pokrýt zbývající spotřebu energie co nejefektivněji (priorita č. 2). Zároveň je třeba zvážit inovativní energetické koncepce, přímé zapojení obnovitelných zdrojů energie a technologické změny, jako je například elektrifikace.

U obtížně odstranitelných emisí zvažuje koncern Volkswagen kompenzační projekty na ochranu klimatu, aby například dosáhl uhlíkově neutrální výroby (priorita č. 3). Emise jsou považovány za těžko snížitelné, pokud jejich zamezení není v současné době technicky možné nebo by bylo neúměrně nákladné, a tudíž ekonomicky nerealizovatelné. V rámci přechodu na uhlíkově neutrální výrobu koncern Volkswagen pokračuje v kompenzaci nevyhnutelných emisí z fází životního cyklu, například z dodavatelského řetězce či výroby, prostřednictvím klimatických projektů s vysokými standardy certifikace. Mezi ně patří VCS, Climate Community and Biodiversity Standards (CCB Standards) a Gold Standard. Kromě externích certifikačních standardů jsou kompenzační projekty k zajištění kvality posuzovány také podle našich vlastních kritérií. Volkswagen hodlá i nadále dodržovat nejvyšší standardy kvality a certifikace v oblasti kompenzace uhlíku (uhlíkových kreditů), aby dosáhl dlouhodobých klimatických cílů.

Úloha uhlíkových kreditů jako součást dekarbonizační strategie

Kompenzace uhlíku je uplatňována u všech kategorií emisí od rámce 1 po rámec 3. Po realizaci všech opatření ke zvýšení efektivity, resp. snížení emisí, jak je popsáno v plánu přechodu, budou emise, které nelze snadno eliminovat, kompenzovány pomocí projektů zaměřených na kompenzaci uhlíkové stopy. To se týká podílu méně než 10 % emisí. Základem jsou požadavky SBTi.

Pokud se k dosažení dekarbonizačních cílů použijí uhlíkové kredity, budou uplatněny k zajištění uhlíkově neutrálních dodávek bateriových elektrických vozidel. Používáme výhradně uhlíkové kredity, které splňují standardy VERRA a Gold Standard. Uhlíkové kredity podle jiných standardů jsme ve vykazovaném období nepoužili.

Ukazatele týkající se uhlíkových kreditů

Obecně platí, že uhlíkové kredity používané koncernem Volkswagen musí splňovat nejvyšší standardy kvality. Z tohoto důvodu jsou pořizovány pouze z určitých typů projektů a od náležitě předem kvalifikovaných společností. Volkswagen akceptuje pouze kredity vydané podle určitých standardů.

Podkladové projekty jsou realizovány v souladu s veřejně ověřitelnými a vědecky podloženými metodikami. Výsledky těchto projektů ověřují nezávislé třetí strany.

Každý uhlíkový kredit uplatněný koncernem Volkswagen představuje −1 tunu CO_2ekv. Po zakoupení je uhlíkový kredit vždy převeden na účty koncernu Volkswagen a teprve poté využit (obvykle později).

ZRUŠENÍ UHLÍKOVÝCH KREDITŮ

	Jednotka	2024
Uhlíkové kredity zrušené ve vykazovaném období celkem[1]	tuny CO_2ekv.	6 076 738
Podíl projektů na snižování emisí CO_2	%	0
Projekty snižování biogenních emisí	% / tuny CO_2ekv.	0
Projekty snižování technologických emisí	% / tuny CO_2ekv.	0
Podíl projektů na snižování emisí CO_2	%	100
Podíl – VERRA	% / tuny CO_2ekv.	70 / 4 232 578
Podíl – Gold Standard	% / tuny CO_2ekv.	30 / 1 844 460
Podíl projektů v rámci EU	%	-
Podíl považovaný za odpovídající úpravu podle čl. 6 Pařížské dohody o změně klimatu	%	-

1 Daný údaj se liší od indexu dekarbonizace, protože se zde zohledňují pouze uhlíkové kredity zrušené ve vykazovaném období, zatímco index bere v úvahu i přebytečné kredity z předchozího účetního období.

Cíl nulových emisí se zohledněním uhlíkových kreditů

Ambicí koncernu Volkswagen je dosáhnout do roku 2050 jako společnost uhlíkové neutrality. Pro závazný cíl nulových emisí však dosud neexistuje platná certifikační norma. Neexistují tedy ani žádné konkrétní cíle pro pohlcování a ukládání emisí skleníkových plynů. Přesto si koncern Volkswagen stanovil za cíl, že se v rámci opatření ke kompenzaci uhlíkových emisí bude řídit požadavky SBTi a protokolu o skleníkových plynech a omezí jejich podíl na méně než 10 %. Bude dodržovat mezinárodně uznávané standardy v oblasti kompenzace emisí uhlíku.

Interní stanovování cen uhlíku

V současné době nepoužíváme při investičních rozhodnutích interní cenu uhlíku. K podpoře strategických rozhodnutí a pro účely výpočtu a stanovení priorit dekarbonizačních opatření ve výrobě nicméně vycházíme z nákladů na snižování emisí. Různé emise skleníkových plynů jsou uváděny do vztahu k čisté současné hodnotě, kdy výsledkem je hodnota v €/t CO_2ekv. Výsledkem tohoto posouzení je křivka nákladů na snižování emisí od úspor na tunu CO_2ekv. (opatření v oblasti energetické účinnosti) až po vysoké náklady na tunu CO_2ekv. (používání syntetických paliv). Tato stupnice pomáhá stanovit priority opatření a odhadnout celkové náklady na dosažení cíle. Uvedený přístup se však zatím nepoužívá při rozhodování o jednotlivých investicích.

Znečištění

Koncern Volkswagen prosazuje vizi továrny s nulovým dopadem, tj. hodlá ve svých výrobních závodech redukovat emise a používání látek, jež vedou ke znečištění ovzduší a vody, a také látek vzbuzujících obavy.

VÝZNAMNÉ DOPADY A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Znečištění ovzduší

Dopady v oblasti znečištění ovzduší

Znečištění ovzduší může přispívat ke zhoršení místní kvality ovzduší a ovlivňovat lidi i životní prostředí.

V rámci posouzení dvojí významnosti bylo téma znečištění ovzduší identifikováno jako významný aktuální negativní dopad. Negativní dopady vznikají zejména v důsledku emisí během fáze používání vozidel našimi zákazníky. Zákonné limity platné při registraci vozidla jsou dodržovány.

Relevantní jsou také emise, které vznikají v souvislosti s hlavní činností výroby automobilů, a to jak v předcházejících nebo navazujících částech hodnotového řetězce, tak ve vlastním provozu koncernu. Výrobní závody koncernu Volkswagen dodržují přinejmenším zákonem stanovené limity pro emise látek znečišťujících ovzduší, které souvisejí s homologací. Vzhledem k tomu, že emise do ovzduší vznikají také v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce, vyžaduje koncern Volkswagen od svých partnerů, aby rovněž uplatňovali stejně vysoké standardy.

Vztah ke strategii a obchodnímu modelu

Dopad identifikovaný v rámci posouzení dvojí významnosti v souvislosti se znečištěním ovzduší má vliv na obchodní model, strategii a hodnotový řetězec koncernu. Nadřazeným tématem je minimalizace emisí znečišťujících látek do ovzduší, která je zakotvena mimo jiné v koncernové strategii udržitelnosti *regenerate+*, environmentálním programovém prohlášení goTOzero, jakož i ve vizi továrny s nulovým dopadem na životní prostředí (Zero Impact Factory) a také v kodexu chování pro obchodní partnery.

Kromě toho koncern Volkswagen reaguje na vliv svých významných negativních dopadů na vlastní obchodní model, strategii a hodnotový řetězec v oblasti znečištění ovzduší prostřednictvím níže uvedených opatření.

K redukci negativních dopadů v hodnotovém řetězci má přispět dodržování kodexu chování pro obchodní partnery. Tento kodex vyžaduje, aby obchodní partneři prováděli vhodná opatření vedoucí ke snižování znečištění ovzduší. V rámci podnikatelských aktivit koncernu Volkswagen je cílem minimalizovat negativní dopady tohoto druhu uplatňováním zásad (viz část „Politika: znečištění“) a naplňováním vize továrny s nulovým dopadem. To znamená, že výrobní závody musí být navrženy tak, aby emise látek znečišťujících ovzduší byly co nejnižší. Ve fázi používání by měl být dopad vozidel snížen mimo jiné vyšším podílem prodeje elektrických automobilů. Tento cíl je zakotven ve strategii *regenerate+*.

Podrobný popis a vysvětlení opatření je uveden v části „Opatření a zdroje: znečištění“.

Znečištění vod

Dopady v oblasti znečištění vod

Znečišťující látky, které se dostanou do vod, mohou mít negativní dopad na vodní prostředí a na člověka.

Vypouštění znečišťujících látek do vody bylo v rámci posouzení dvojí významnosti klasifikováno jako významný skutečný negativní dopad v celém hodnotovém řetězci.

Voda nachází uplatnění na různých místech hodnotového řetězce. Chemické látky se využívají zejména v předcházejícím dodavatelském řetězci při těžbě surovin a výrobě komponentů. To může vést ke znečištění výsledných odpadních vod znečišťujícími látkami. Používání chemických látek ve vlastních výrobních procesech a ve fázi používání je považováno za méně relevantní.

Veškeré odpadní vody jsou před vypouštěním do přijímajících vodních toků (například řek, jezer nebo moří) čištěny nebo musí být odborně likvidovány. Kromě toho jsou pro přímé a nepřímé vypouštění odpadních vod definovány maximální koncentrace určitých znečišťujících látek, a to bez ohledu na zákonné požadavky v daném místě. Dodržování zákonných limitů je pro koncern Volkswagen nejvyšší prioritou.

V souladu se zákonnými ustanoveními je přípustné vypouštění určitých znečišťujících látek do vodních toků. Toto vypouštění však může probíhat pouze v souladu se zákonnými požadavky. Cílem je zajistit, aby byl dopad na vodní prostředí co nejmenší.

Vztah se strategií a obchodním modelem

Dopad koncernu Volkswagen v souvislosti se znečištěním vod zjištěný v rámci posouzení dvojí významnosti má vliv na obchodní model, strategii a hodnotový řetězec koncernu. Zamezování znečištění vod je jako téma zakotveno v environmentálním programovém prohlášení goTOzero a strategii *regenerate+*. Klíčovými prvky jsou zde minimalizace vypouštění znečišťujících látek do vod a podzemních vod. Rovněž kodex chování pro obchodní partnery koncernu Volkswagen vyžaduje, aby se tito nedopouštěli žádného škodlivého znečišťování vod.

Volkswagen uplatňuje následující opatření, kterými reaguje na vliv svých významných negativních dopadů na vlastní obchodní model, strategii a hodnotový řetězec v oblasti znečištění vod:

Ve vlastním provozu jsou procesy koncernu Volkswagen navrženy tak, aby znečištění minimalizovaly. Kromě toho koncern daný dopad snižuje instalací úpraven a čistíren odpadních vod ve svých výrobních závodech.

U dodavatelů v předcházející části hodnotového řetězce zavádí Volkswagen systém řízení náležité péče o suroviny (RMDDMS), který tento dopad řeší. Příslušný systém je navržen tak, aby byl nákup surovin udržitelný a transparentní, a tím se předcházelo negativním dopadům na životní prostředí, jako je například znečištění vod.

Dodavatelé v předcházející části hodnotového řetězce jsou rovněž povinni respektovat kodex chování pro obchodní partnery, aby zmírnili negativní dopady. Ten vyžaduje přijetí vhodných opatření k dodržování příslušných zákonů a mezinárodních předpisů na prevenci znečištění vody.

Podrobná charakteristika a vysvětlení opatření v této oblasti činnosti viz část „Opatření a zdroje: znečištění“.

Látky vzbuzující mimořádné obavy

Dopady týkající se látek vzbuzujících mimořádné obavy

Při manipulaci s látkami vzbuzujícími mimořádné obavy existuje obecně riziko, že nesprávné zacházení v rámci hodnotového řetězce může způsobit škody na zdraví lidí a životním prostředí. Tato problematika představuje významný skutečný negativní dopad, jak je definován logikou posouzení významnosti v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce.

Některé z látek, které jsou v současné době na seznamu látek vzbuzujících mimořádné obavy (SVHC) Evropské agentury pro chemické látky (ECHA), jsou přítomny v dílech vozidel koncernu Volkswagen. Volkswagen se zavázal k odpovědnému a vhodnému zacházení s látkami SVHC a provádí příslušná opatření, aby zabránil negativním dopadům na člověka a životní prostředí. Dodržuje přitom všechny zákonné požadavky. Vzhledem k tomu, že SVHC jsou obvykle již součástí materiálového složení dodávaných dílů vozidel, je uvolňování těchto látek v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce věnována větší pozornost než ve vlastních provozech koncernu a ve fázi používání vozidel.

Vztah se strategií a obchodním modelem

Dopad identifikovaný v rámci posouzení významnosti v souvislosti s látkami vzbuzujícími mimořádné obavy má vliv na obchodní model, strategii a hodnotový řetězec koncernu. Téma látek vzbuzujících mimořádné obavy je jako zastřešující zakotveno v interní normě koncernu, která odkazuje na seznam látek s povinnou deklarací pro automobilový průmysl (Global Automotive Declarable Substance List; GADSL) (www.gadsl.org). Kodex chování pro obchodní partnery vyžaduje, aby přijali vhodná opatření k vyloučení či zamezení používání látek a materiálů, které mají nepříznivý vliv na člověka a životní prostředí (například karcinogenní látky, mutageny nebo látky toxické pro reprodukci), a to v kontextu platných zákonů a s ohledem na platné požadavky koncernu Volkswagen. Příslušné téma je rovněž označeno jako oblast činnosti v rámci koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+*, kde je kladen důraz na snižování a nahrazování látek vzbuzujících obavy ve výrobcích. Přesná podoba tohoto strategického tématu je v současné době ještě ve fázi přípravy a bude konkretizována v rámci dalších strategických procesů.

Koncern Volkswagen čelí podstatným negativním dopadům na svůj obchodní model, strategii a hodnotový řetězec v oblasti látek vzbuzujících mimořádné obavy následujícími opatřeními:

Ve vlastním provozu Volkswagen snižuje dopady zaváděním preventivních opatření ke zmírnění a kontrole rizik a opatření k zamezení a nahrazení SVHC.

U dodavatelů z předcházejících částí hodnotového řetězce řeší koncern Volkswagen dopad prostřednictvím kodexu chování pro obchodní partnery, který po nich vyžaduje, aby implementovali opatření k zamezení používání SVHC.

Volkswagen považuje dodržování předpisů v oblasti chemických látek za průřezové téma, které je začleněno do stávajících politik a ovlivňuje jejich podobu.

V části „Opatření a zdroje: znečištění“ lze nalézt podrobný popis a vysvětlení opatření v těchto dvou oblastech činností.

Mikroplasty

Dopady v oblasti mikroplastů

Mikroplasty se do životního prostředí dostávají jako produkt rozkladu plastů a rozkládají se velmi obtížně a po velmi dlouhou dobu. V současné době se vyskytují ve všech regionech a ekosystémech naší planety. Byly zjištěny i v lidských a živočišných organismech. Mohou mít velmi odlišné složení a negativní dopady na zdraví lidí a životní prostředí.

Z posouzení dvojí významnosti vyplynul významný skutečný negativní dopad produkce mikroplastů v navazující části hodnotového řetězce. Mikroplasty se do životního prostředí mohou dostat především opotřebováváním pneumatik. Týká se to vozidel obecně, včetně vozidel vyráběných koncernem Volkswagen.

Vztah se strategií a obchodním modelem

Dopad identifikovaný v rámci posouzení dvojí významnosti v souvislosti s mikroplasty má vliv na obchodní model, strategii a hodnotový řetězec koncernu.

Mikroplasty figurují zejména ve strategii *regenerate+* v dimenzi příroda, která se zabývá rovněž jejich omezováním. Přesná podoba tohoto tématu je v současné době ještě ve fázi přípravy a bude konkretizována v rámci dalších strategických procesů.

POLITIKA: ZNEČIŠTĚNÍ

Politika prevence znečištění

Prevence znečištění je součástí environmentálního programového prohlášení goTOzero a je zakotvena v související politice. Naše ambice vychází z prohlášení: „Snižujeme škodlivé emise do ovzduší, půdy a vody."

Z posouzení dvojí významnosti vyplynuly významné negativní dopady související se znečištěním. Výrobní procesy a používání výrobků vedou v důsledku emisí ke znečištění ovzduší a vody, což s sebou nese finanční rizika a rizika poškození dobré pověsti.

Zjištěné dopady jsou řešeny v politice prevence znečištění. Například témata znečištění ovzduší a vody jsou strategicky zakotvena v environmentálním programovém prohlášení goTOzero. Hlavní důraz je zde kladen na omezení vypouštění znečišťujících látek do ovzduší a vod. Kromě toho je cíl navyšovat podíl prodaných bateriových elektromobilů zakotven v programu *regenerate+*. Záměrem je omezit znečišťování ovzduší. O snižování škodlivého znečištění ovzduší a vod usilujeme rovněž prostřednictvím kodexu chování pro obchodní partnery.

Pokud jde o téma znečišťujících látek, strategická vize továrny s nulovým dopadem je následující: „Naše výrobní zařízení navrhujeme tak, aby produkovala co nejméně látek, které jsou škodlivé pro zdraví lidí, zvířat či vegetace nebo pro půdu, vody a ovzduší". V souvislosti s ochranou vod se zaměřujeme na obecnou minimalizaci vypouštění znečišťujících látek a při používání látek znečišťujících vodu také na ochranu půdy a podzemních vod. Je třeba zabránit jakémukoli zhoršení ekologického a chemického stavu vod, do nichž jsou odpadní vody vypouštěny.

Téma znečištění půdy, vody a ovzduší je zakotveno v kodexu chování pro obchodní partnery: Obchodní partneři dbají na to, aby nezpůsobovali škodlivé změny půdy, znečištění vody, znečištění ovzduší, škodlivé emise hluku nebo nadměrnou spotřebu vody, které by mohly vést k významnému poškození přírodních zdrojů potravin a pitné vody nebo zdraví lidí, nebo aby tyto jevy minimalizovali v co největší míře.

Téma látek vzbuzujících mimořádné obavy (SVHC) je strategicky zakotveno v koncernové environmentální normě o materiálové a chemické shodě výrobků. Kodex chování pro obchodní partnery rovněž vyžaduje registraci, hodnocení a omezování příslušných látek a surovin. Stanovené požadavky zahrnují dodržování mezinárodních dohod (Minamatská úmluva, Stockholmská úmluva) a právních nástrojů týkajících se výroby, používání, likvidace určitých látek a nakládání s nimi. Zahrnují také přijímání opatření k zamezení používání látek, které jsou nebezpečné pro životní prostředí nebo zdraví lidí, v souladu s platnými zákony a předpisy a požadavky koncernu.

Aby bylo možné tuto strategickou orientaci realizovat, je třeba dále zlepšovat také správu týkající se chemických látek. Jako přední světový výrobce automobilů a poskytovatel služeb v oblasti mobility si je koncern Volkswagen vědom rostoucího významu udržitelného nakládání s chemickými látkami. Právní a regulační požadavky na nakládání s chemickými látkami jsou složité a na světových trzích, kde koncern působí, se liší. Volkswagen se zavazuje dodržovat stávající předpisy a odpovědně nakládat s chemickými látkami, které jsou potřebné pro jeho výrobky, činnosti a služby.

Navíc považuje dodržování předpisů v oblasti chemických látek za průřezové téma. Nezbytné procesy pro zajištění shody jsou integrovány do stávajících systémů řízení. Dalším krokem je implementace souladu s chemickými předpisy do stávajících směrnic. V této souvislosti budou definovány konkrétní role a procesní požadavky.

Kromě toho se koncern Volkswagen zapojuje do výměny informací na základě potřeb svých zaměstnanců, dodavatelů, průmyslových sdružení a regulačních orgánů s cílem snížit používání nebezpečných chemických

látek. A to od výzkumu a vývoje přes návrh, výrobu, distribuci a logistiku až po opětovné použití a recyklaci výrobků.
Registrace, hodnocení a omezování příslušných látek a surovin je rovněž nedílnou součástí kodexu chování pro obchodní partnery. Od nich se očekává, že přijmou příslušná opatření k vyloučení nebo zamezení používání látek a materiálů, jež mají nepříznivé dopady na životní prostředí nebo zdraví lidí, mimo jiné karcinogenů, mutagenů nebo látek či materiálů toxických pro reprodukci. Přitom je třeba brát zřetel na příslušné právní předpisy a platná pravidla koncernu Volkswagen.

Zamezení znečištění ovzduší a vod

V politice prevence znečištění životního prostředí hrají klíčovou roli environmentální programové prohlášení goTOzero a systém řízení souladu s předpisy v oblasti životního prostředí (ECMS). Strategická vize továrny s nulovým dopadem na životní prostředí se zaměřuje na minimalizaci vypouštění znečišťujících látek ve výrobních závodech. K tomuto účelu existují specifické předpisy, jako jsou například mezní hodnoty koncentrací škodlivých látek v odpadních vodách, které musí být doloženy v měřicích protokolech. Při navrhování výrobních závodů je třeba dbát na to, aby jejich provoz neměl negativní vliv na místní vodní zdroje. Do vodních toků nesmějí být vypouštěny žádné látky, které by zhoršovaly jejich přirozený stav.

Koncern Volkswagen zavedl ve svých podnicích různé postupy náležité péče, jež zajišťují splnění požadavků na náležitou péči v souladu se zákonem o povinnosti náležité péče v dodavatelském řetězci *(Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, LkSG)*, co se škodlivých změn půdy, znečištění vod, znečištění ovzduší a škodlivých emisí hluku týče. Implementace těchto procesů je stanovena politikou koncernu, která definuje rámec a minimální požadavky na to, jak by měl být ECMS v organizaci uplatňován. Každá společnost pak vyvíjí své vlastní procesy, které jsou v souladu s těmito pravidly. Do ECMS je navíc integrován systém řízení shody a rizik, který slouží k preventivnímu a včasnému řešení rizik spojených s výše uvedenými složkami životního prostředí. Například výrobní závody obvykle provádějí analýzu environmentálních aspektů, která jim umožňuje včas identifikovat a posoudit potenciální environmentální rizika plynoucí z výrobních procesů. V důsledku toho mohou osoby s rozhodovací pravomocí přijmout preventivní opatření ke zmírnění rizik.

Požadavky na environmentální řízení se vztahují na veškeré fáze podnikatelské činnosti a na celý životní cyklus výrobků a služeb. Za podrobné nastavení procesů odpovídají jednotlivé řízené společnosti, které jsou provozně aktivní a většinou spadají do koncernu Volkswagen, a proto za provádění dané koncernové politiky odpovídají. K výše uvedeným procesům v souvislosti s LkSG se vyjadřuje zpráva Spolkového úřadu pro hospodářství a kontrolu vývozu (BAFA) o plnění povinností náležité péče podle LkSG.

Minimalizace používání látek vzbuzujících mimořádné obavy

Aby bylo umožněno dodržování předpisů na všech trzích, musí koncern Volkswagen a jeho dodavatelé dodržovat předpisy, zákony a regulační požadavky na cílových trzích. Kromě toho je dodržování norem, včetně koncernové environmentální normy o materiálové a chemické shodě výrobků, resp. požadavků na evidenci a schvalování dodávek chemických látek, povinným smluvním požadavkem na dodavatele. Tímto způsobem je zajištěno dodržování všech platných materiálových předpisů a omezení.

Koncernová norma stanovující požadavky na evidenci a schvalování dodávek chemických látek se zabývá registrací, hodnocením a omezováním chemických látek. Chemické látky klasifikované jako karcinogenní, mutagenní nebo toxické pro reprodukci (reprotoxické) v kategoriích 1A nebo 1B je obecně zakázáno používat (terminologie použitá v nařízení (ES) č. 1272/2008 – CLP). O jejich užití lze rozhodnout pouze v odůvodněných výjimečných případech s náležitým přihlédnutím k zásadě náhrady. Látkám vzbuzujícím mimořádné obavy, jako jsou látky uvedené v nařízení (ES) č. 1907/2006 (REACH), čl. 57 odst. 2, je třeba se v maximální možné míře vyhnout a jejich použití může být v jednotlivých případech zamítnuto po posouzení jejich dlouhodobé použitelnosti.

Za účelem orientace v přibližně 240 zákonech o škodlivých látkách na celém světě, včetně právních předpisů o starých vozidlech, bateriích, chemických látkách a biocidních přípravcích, jakož i požadavků na emise v interiéru, byl v rámci technického vývoje zaveden proces koordinátora předpisů/odborníka na předpisy (*Vorschriftenkoordinator/Vorschriftenexperten;* VKO/VEX). Tento proces je definován v samostatném

koncernovém standardu. Implementace a interní/externí komunikace probíhá v souladu s koncernovou environmentální normou o materiálové a chemické shodě výrobků, která odkazuje na GADSL. Od roku 2000 je shoda ověřována prostřednictvím účasti v mezinárodním systému údajů o materiálech (IMDS) (www.imdsystem.com) a důsledným vyžadováním údajů od dodavatelů o chemickém složení součástí a materiálů ve vozidlech. Veškeré údaje IMDS jsou posuzovány v souladu s příslušnými platnými právními předpisy.

Koncernová environmentální norma o materiálové a chemické shodě výrobků vyžaduje zamezení používání látek SVHC, které jsou uvedeny na seznamu látek podléhajících registraci ECHA, ve smyslu nařízení EU REACH č. 1907/2006. Nad rámec zákonných požadavků koncern Volkswagen požaduje, aby se látky podléhající povolení podle přílohy XIV nařízení REACH č. 1907/2006 zpravidla již nepoužívaly při dalším vývoji, a to i v případě, že požadavek na autorizaci vstoupí v platnost až po zahájení sériové výroby.

Kromě toho se u dodávek, které jsou relevantní z hlediska podávání zpráv dle nařízení EU o taxonomii, provádí s odbornou a technickou podporou dodavatele posouzení alternativ ohledně použití látek (v oblasti působnosti přílohy C přílohy I nařízení Komise (EU) 2021/2139). Tento rozsah zahrnuje mimo jiné i SVHC. V rámci svého automobilového podnikání koncern Volkswagen podrobněji definoval stávající specifikace a procesy s cílem zamezit a nahradit látky relevantní pro účely vykazování dle nařízení EU o taxonomii. Na tomto základě se analýzy koncernu zabývají materiály souvisejícími s vozidly a součástmi plně elektrických vozidel s cílem posoudit, zda lze SVHC a další látky relevantní podle nařízení EU o taxonomii nahradit, přičemž se zohledňují faktory, jako jsou technická a ekonomická kritéria.

Kromě toho ukládáme našim obchodním partnerům povinnost dodržovat požadavky vycházející z mezinárodních úmluv a dalších právních nástrojů týkajících se výroby, používání a likvidace určitých látek a nakládání s nimi. Zejména je třeba dodržovat požadavky Minamatské úmluvy o rtuti z 10. října 2013 a Stockholmské úmluvy o perzistentních organických polutantech (POPs) z 23. května 2001, jakož i příslušné platné prováděcí předpisy na národní a nadnárodní úrovni.

Předcházení mimořádným událostem a havarijním situacím

Koncern Volkswagen požaduje, aby ovládané společnosti disponovaly havarijními plány a opatřeními k prevenci nebezpečí, které jsou speciálně přizpůsobeny rizikům v oblasti životního prostředí specifickým pro daný podnik a jejichž cílem je zabránit negativním dopadům na životní prostředí nebo je minimalizovat. Mezi příklady konkrétních opatření patří informování zaměstnanců, příslušných oddělení a dodavatelů o havarijních plánech a jejich školení v oblasti prevence rizik. Způsob sdělování je ponechán na jednotlivých společnostech a může probíhat například formou vývěsek, pokynů nebo školení. Dále sem patří testování a kontrola pohotovostních plánů a zajištění zdrojů pro odborné poradenství v případě mimořádné události.

V případě významných stavebních nebo provozních změn je třeba pohotovostní plány revidovat a aktualizovat. Přitom je třeba zohlednit zkušenosti z cvičení nebo skutečných nouzových situací. Četnost prováděných cvičení je na každé společnosti, která odpovídá za implementaci příslušné koncernové směrnice (více informací o rozsahu viz oddíl „Zastřešující politiky“ v kapitole „Úvod do environmentálního řízení“).

CÍLE: ZNEČIŠTĚNÍ

Nadřazené cíle

Hlavní specifický ukazatel ekologické výroby (UEP) zohledňuje faktory zahrnující emise těkavých organických látek (VOC) spojené s výrobou vozidel a komponentů. Cíl stanovený pro tento ukazatel má tedy přímý vztah ke znečišťování ovzduší.

Z hlediska emisí do ovzduší a vod je relevantní také cílová hodnota bodování dopadu ve spojitosti se snižováním absolutních dopadů výrobních závodů na životní prostředí. V rámci environmentálního aspektu látek znečišťujících ovzduší jsou sledovány emise VOC, oxidů dusíku a prachu, chlorovaných uhlovodíků (CHC) a fluorovaných uhlovodíků (HFC) do ovzduší během výroby. Aspekt odpadních vod se pak používá ke sledování emisí chemické spotřeby kyslíku (CHSK), dusíku, fosforu, niklu a zinku do vodních zdrojů.

Znečišťující látky a vodstvo rovněž figurují na kontrolním seznamu pro jednotlivé lokality. Zahrnuje například kritéria, jako je používání ředidel a laků s nižším obsahem VOC, požadavky na emise VOC z lakoven, omezení emisí prachu, zamezení používání těžkých kovů a nebezpečných látek a limity pro vypouštění chloridů, síranů, niklu, zinku, manganu a CHSK do odpadních vod.

Prevence a kontrola látek vzbuzujících mimořádné obavy

Pokud jde o prevenci a kontrolu látek SVHC, nejsou pro výrobní závody stanoveny žádné měřitelné cíle orientované na výsledky ve smyslu ESRS. V současné době se pracuje na systematickém sběru dat, aby bylo možné zajistit úplné kvantitativní podávání zpráv. Velký počet látek, jakož i údaje o koncentraci SVHC v chemických směsích, které dodavatelé často uvádějí pouze v rozmezí koncentrací, představují z hlediska sběru a kvantifikace údajů problém, s nímž je třeba se vypořádat.

Koncern Volkswagen a provozovatelé závodů jednotlivých značek vždy postupují v souladu s platnými právními požadavky. Pokud jsou SVHC při výrobě vozidla použity nebo jsou ve vozidle přítomny, jsou předem zaznamenány, ověřeny a schváleny interními procesy a systémy řízení chemických látek. Volkswagen navíc zavádí procesy, aby obecně používání SVHC zabránil a prověřil jejich nahraditelnost. Jedním z příkladů je ověřování zaměnitelnosti a související snižování SVHC během výroby vozidel a v komponentech plně elektrických automobilů v souladu s nařízením EU o taxonomii.

Informace k faktorům ovlivňujícím cíle

Tématu znečištění se týkají dobrovolné cíle definované pro UEP, bodování dopadů a kontrolní seznamy lokalit. Koncern Volkswagen obecně dodržuje platné emisní předpisy, včetně směrnice EU 2010/75/EU o průmyslových emisích (IED), a národní požadavky, jako je například *Abwasserverordnung (AbwV)* (německá vyhláška o odpadních vodách).

OPATŘENÍ A ZDROJE: ZNEČIŠTĚNÍ

Dodržování zákonných požadavků, pokud jde o chemické látky a látky vzbuzující mimořádné obavy

Neexistuje žádný samostatný systém řízení požadavků na dodržování předpisů týkajících se chemických látek. Dané požadavky jsou provozními organizacemi a dodavateli již průběžně plněny, přičemž do budoucna se očekává jejich začlenění do stávajících systémů řízení. Cílem je řídit rizika spojená s nakládáním s chemickými látkami a SVHC v koncernu Volkswagen v rámci struktur modelu tří linií Institutu interních auditorů (IIA). První linie zahrnuje řízení provozních rizik v rámci divizí, druhá linie řízení rizik napříč celým koncernem a třetí linie interní audit, který přezkoumává účinnost prvních dvou linií. Nástroje pro identifikaci a implementaci specifických požadavků jsou obsaženy ve využívaných systémech řízení. Kromě nástrojů systémů řízení jsou regulatorní požadavky identifikovány také procesem VKO/VEX druhé linie a cíleně distribuovány v rámci organizace. Za účelem ověřování požadavků týkajících se materiálů má druhá linie přístup k údajům z interního materiálového informačního systému (MISS), které vycházejí z informací o dodavatelích z IMDS.

Kromě průběžného řízení rizik pomocí modelu tří linií uplatňuje koncern Volkswagen specifikace a procesy týkající se řízení regulačních požadavků (VKO/VEX) a interních požadavků (například prostřednictvím koncernové environmentální normy o materiálové a chemické shodě výrobků, resp. evidenčních a schvalovacích požadavků na dodávky chemických látek) při podnikání ve výrobě vozidel, které obecně stanoví, že je třeba

eliminovat SVHC a usilovat o jejich nahrazení. Na tomto základě jsou chemické látky související s vozidly a komponenty plně elektrických vozidel analyzovány v souladu s požadavky nařízení EU o taxonomii a nahraditelnost SVHC v těchto výrobcích je přezkoumávána společně s dodavateli s ohledem na technická a ekonomická kritéria. Konkrétní přehled analyzovaných součástí koncernu Volkswagen naleznete v kapitole „Taxonomie EU".

Prevence a kontrola emisí do vodních zdrojů

V zájmu ochrany vodních zdrojů do nich koncern Volkswagen nevypouští neupravené odpadní vody vznikající při činnosti podniku. Znečišťující látky v odpadních vodách, které nelze odstranit v biologické čistírně odpadních vod, se obvykle odstraňují pomocí předčistících zařízení. K odstranění tuků, olejů a emulzí jsou například instalovány odlučovače lehkých kapalin a tuků, odpařovací systémy a odpěňovače olejů. Těžké kovy se odstraňují pomocí fyzikálně-chemických srážecích procesů. CHSK se z velké části odstraňuje adsorpcí, filtrací nebo flotací. Posledním krokem před vypouštěním je biologické čištění předčištěné odpadní vody pomocí membránového bioreaktoru, který odstraňuje potenciální znečišťující látky, jako je fosfor a dusík. Pokud není odpadní voda čištěna přímo ve výrobním závodě, probíhá její čištění v externí čistírně nebo je vhodným způsobem likvidována jako odpad.

V souladu se strategickou vizí továrny s nulovým dopadem na životní prostředí jsou ve výrobě zvažována další opatření týkající se znečišťujících látek v odpadních vodách: V zájmu preventivní ochrany vod je například při práci s látkami, které jsou potenciálně nebezpečné pro vodu, důležité zajistit, aby byly příslušné nádoby vybaveny sekundární zábranou pro zadržení v případě havárie. Kontrolní seznam lokality navíc pro vypouštění odpadních vod stanovuje maximální koncentrace pro vypouštění určitých znečišťujících látek do odpadních vod, a to bez ohledu na zákonné požadavky či požadovaná povolení v příslušné provozovně.

Dodržování povinnosti měření je zajištěno pravidelnými rozbory odpadních vod, jejichž četnost se liší v závislosti na znečišťující látce a vychází z právních a interních požadavků (v některých případech jsou vzorky odebírány několikrát denně).

Prevence a kontrola emisí do ovzduší

Koncern Volkswagen usiluje o neustálé snižování emisí do ovzduší při vlastní činnosti i v dodavatelském řetězci. V rámci vlastního provozu slouží ke snížení absolutního dopadu výrobních závodů na životní prostředí kromě opatření ke splnění všech zákonných požadavků také cílová hodnota bodování dopadů, která zohledňuje i emise do ovzduší.

Dodatečná kritéria jsou navíc definována kontrolním seznamem lokality. Patří sem mimo jiné používání ředidel a laků s nižším obsahem VOC, požadavky na emise VOC z lakoven a omezení emisí prachu.

V předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce má ke snížení emisí látek znečišťujících ovzduší přispět dodržování kodexu chování pro obchodní partnery, který po nich požaduje, aby zavedli vhodná opatření.

Transformací svého portfolia směrem k elektromobilitě dále koncern Volkswagen přispívá ke zlepšování kvality místního ovzduší díky nižším emisím oxidů dusíku a jemných částic (více informací naleznete v části „Opatření a zdroje: změna klimatu" v kapitole „Změna klimatu").

Zapojení do předcházejících a navazujících částí hodnotového řetězce zpracování surovin

Volkswagen si je vědom, že obchodní činnost jeho dodavatelů může mít významný dopad na zdraví lidí a životní prostředí. Těžba a zpracování některých surovin pro automobilový průmysl je spojena s environmentálními riziky, jako je znečištění ovzduší a vodních zdrojů a také odlesňování. Kvůli větší transparentnosti zveřejňuje koncern zprávu o odpovědném nakládání se surovinami, která obsahuje podrobné informace o metodikách a činnostech koncernu v kontextu systému řízení náležité péče o suroviny (RMDDMS) ve spojitosti s udržitelným získáváním surovin.

Součástí RMDDMS jsou průběžné kontroly založené na posouzení rizik, jejichž cílem je identifikovat a vyhodnotit skutečné a potenciální negativní dopady, jakož i možná rizika v oblasti lidských práv v dodavatelském řetězci. Dodavatelské řetězce související s udržitelným získáváním surovin vyžadují zvláštní pozornost, neboť z provedené analýzy rizik koncernu Volkswagen vyplývá vysoká expozice vůči rizikům v oblasti lidských práv a životního prostředí, častěji se vyskytující u nepřímých dodavatelů. U surovin se zvýšeným rizikem nabízí RMDDMS dodatečná hodnocení, která umožňují přijímat opatření ke snižování rizik a prevenci systematických rizik a ověřovat jejich účinnost. V současné době je evidováno 18 surovin s obzvláště vysokým rizikem, mezi které patří suroviny pro výrobu baterií, jako je kobalt, lithium, nikl a grafit, konfliktní suroviny, tj. cín, wolfram, tantal a zlato (3TG), dále hliník, měď, kůže, slída, ocel, přírodní kaučuk, skupina platinových kovů, vzácné zeminy, hořčík a bavlna.

Hlavním nástrojem RMDDMS jsou audity, které slouží k hodnocení rizik v nižších úrovních dodavatelského řetězce koncernu a k vyvozování zmírňujících opatření. Doplňují další nástroje náležité péče o suroviny a podporují transparentnost, dodržování předpisů a kulturu neustálého zlepšování a dialogu v celém dodavatelském řetězci na vyšších úrovních. Další opatření, která vyplývají z RMDDMS, jsou popsána v kapitole „Pracovníci v hodnotovém řetězci“.

Ve snaze o zkvalitňování dodavatelského řetězce koncern Volkswagen přenáší odpovědnost také na své obchodní partnery. Z tohoto důvodu po nich kodex chování pro obchodní partnery vyžaduje, aby zaváděli příslušná opatření vedoucí k vyloučení či zamezení používání látek a materiálů, které mají nepříznivý vliv na člověka a životní prostředí (například karcinogenní látky, mutageny nebo látky toxické pro reprodukci).

Koncern Volkswagen usiluje o odpovědné získávání surovin a řídí se pěti kroky pokynů OECD pro náležitou péči na podporu odpovědného obchodního chování, resp. požadavky pokynů OECD k náležité péči pro odpovědné dodavatelské řetězce nerostných surovin z oblastí postižených konfliktem a vysoce rizikových oblastí. V souladu s tím mohou obchodní partneři v hutích nebo rafineriích využívat výlučně suroviny, které splňují požadavky pramenící z uvedených pokynů. Musí rovněž disponovat ověřením Iniciativy pro odpovědné využívání nerostných surovin (Responsible Mineral Initiative, RMI) nebo obdobné organizace. Volkswagen očekává, že se jeho dodavatelé budou vyhýbat veškerým minerálům zpracovávaným v problematických závodech. Cílem však není zakázat nákupy konfliktních surovin či jiných výrobků pocházejících z oblastí postižených konflikty a vysoce rizikových oblastí, ale podpořit nákupy z odpovědných zdrojů v těchto regionech. Identifikační údaje hutí a rafinerií 3TG, které dodavatelé nebo jejich subdodavatelé využívají, musí být každoročně zveřejňovány. V souladu s osvědčenými mezinárodními postupy Volkswagen od svých dodavatelů rovněž očekává, že vyplní šablony pro hlášení o konfliktních surovinách (Conflict Mineral Reporting Templates, CMRT). Kromě identifikace hutí a rafinerií umožňuje tato šablona také uvést země původu vytěžených materiálů. Dodržování pokynů OECD se posuzuje pomocí procesu RMAP (Responsible Minerals Assurance Process). Jedná se o nezávislé posouzení systémů řízení a postupů získávání zdrojů hutí/rafinerií třetí stranou, které potvrzuje soulad s předpisy. Aby podtrhl svůj závazek k odpovědným dodavatelským řetězcům ohledně konfliktních minerálů, zveřejňuje koncern Volkswagen CMRT dobrovolně, s cílem zajistit úplnou transparentnost.

UKAZATEL: ZNEČIŠTĚNÍ

Znečištění ovzduší a vody

Ukazatel emisí do ovzduší a vody

Níže jsou uvedeny klíčové ukazatele, které jsou shromažďovány v rámci celého koncernu. Pokud jsou v evropských výrobních závodech překročeny prahové hodnoty pro ostatní emise do ovzduší nebo vodních zdrojů definované Evropským registrem úniků a přenosů znečišťujících látek (E-PRTR), závody to v rámci své každoroční ohlašovací povinnosti oznamují příslušným orgánům.

EMISE DO OVZDUŠÍ A VODY

		2024		2023	
	Jednotka	Koncern Volkswagen	Společnosti pod provozní kontrolou	Koncern Volkswagen	Společnosti pod provozní kontrolou
Emise do ovzduší					
VOC[1]	tuny	10 963	979	10 635	1 384
CHC	tuny	5,7	4,2	8,3	5,5
HFC	tuny	22,6	6,1	27,4	7,5
NO_x[1]	tuny	1 126,1	332,0	1 209,5	334,1
SO_2[1, 2]	tuny	0,0	371,4	399,3	378,9
Prach (PM10)[1, 2]	tuny	148,4	0,0	138,0	0,0
CO[1, 2]	tuny	0,0	0,0	0,0	0,0
Emise do vodních zdrojů	tuny				
TOC[1, 2]	tuny	463,1	157,9	578,9	259,3
Zinek[1, 2, 3]	tuny	2,2	0,3	-	-
Nikl[1, 2, 3]	tuny	2,6	0,2	-	-
Rozpuštěný fluorid[1, 2, 3]	tuny	26,6	17,9	-	-

1 Pouze lokality, které překračují prahovou hodnotu definovanou v E-PRTR (příloha II).
2 Daný ukazatel nezahrnuje závody TRATON GROUP.
3 Za účetní období 2023 není vykazování možné.
Informace pro rok 2023 jsou poskytovány dobrovolně a nebyly externě ověřeny.

Popis metod měření

V koncernové normě 98000 jsou definovány ukazatele emisí umožňující jejich jednotné měření ve všech závodech koncernu Volkswagen. Zahrnuty jsou mimo jiné emise škodlivých látek do odpadních vod, jako je zinek, nikl, CHSK, celkový organický uhlík (TOC) a rozpuštěný fluorid, jakož i emise do ovzduší, například prach, VOC, oxidy dusíku (NO_x), oxid siřičitý (SO_2), chlorované uhlovodíky (CHC) a fluorované uhlovodíky (HFC). Uplatňována je hierarchie zaznamenávání údajů dle uvedené koncernové normy spolu s přípustnými měřicími postupy popsanými tamtéž. Tyto postupy jsou specifické pro jednotlivé parametry a vycházejí z aktuálního stavu techniky.

Kontextové informace týkající se znečištění ovzduší

Výrobní závody koncernu Volkswagen zaznamenávají celou řadu emisí do ovzduší, které jsou relevantní z hlediska životního prostředí, bez ohledu na národní legislativu nebo regulační požadavky. Patří mezi ně chladiva obsahující CHC nebo HFC s vlivem na klima, u nichž se zaznamenávají množství vypouštěná ze stacionárních zařízení. Emise ze spalovacích procesů, jako jsou oxidy dusíku, oxid uhelnatý (CO) a oxid siřičitý, se vypočítávají vynásobením množství použitého paliva emisními faktory specifickými pro danou zemi, nejsou-li k dispozici přesnější emisní faktory specifické pro dané místo. Kromě toho se zaznamenávají emise VOC, které se uvolňují hlavně při procesech lakování. Při výpočtu těchto emisí se zaznamenávají minimálně ty emise, které jsou vyžadovány národními právními předpisy nebo za účelem povolování zařízení. Emise VOC z lakoven se stanoví pro všechny lakovny pro sériovou výrobu vozidel. Pokud jsou emise VOC spalovány prostřednictvím termického dohořívání nebo regeneračního dohořívání, musí být evidovány rovněž vznikající emise CO_2. Co se týče zaznamenávání částic o průměru 10 µm nebo menším (Particulate Matter 10 – PM10), je povoleno zaznamenávat celkové množství prachu a poté je přepočítat na PM10 pomocí konverzních faktorů.

Kontextové informace týkající se znečištění vod

Interval měření a analytické metody koncentrací znečišťujících látek obsažených v odpadních vodách se řídí požadavky stanovenými v povoleních pro danou lokalitu a/nebo příslušnými právními předpisy (v Německu například vyhláškou o odpadních vodách (AbwV)) a pohybují se v závislosti na znečišťující látce od čtvrtletních až po povinná denní měření. Kromě toho stanoví koncernová norma 98000 určité minimální standardy pro specifické znečišťující látky, jejichž vzorky je třeba odebírat nejméně jednou za čtvrtletí a musí se řídit příslušnými normami ISO. Analýza musí dále pokrývat alespoň 80 % celkového množství odpadních vod z daného závodu. Při měření rozpuštěného fluoridu v odpadních vodách je uplatňována norma DIN EN ISO 10304-1. K měření TOC se využívají specifikace normy DIN EN 1484. Alternativně lze měřit CHSK a hodnoty převádět na TOC. Měření emisí zinku a niklu se provádí podle DIN EN ISO 11885. Uváděná roční množství emisí do odpadních vod jsou obvykle výsledkem násobení naměřených objemů odpadních vod a zprůměrovaných, analyticky stanovených koncentrací příslušných znečišťujících látek.

Procesy zaznamenávání a vykazování

Za poskytování hodnot environmentálních ukazatelů nese odpovědnost každý závod. Environmentální ukazatele jsou zaznamenávány v systému EIS v souladu s koncernovou normou 98000 a validovány na úrovni koncernu. Ukazatele pro každý stanovený interval zaznamenávání je třeba určovat pokud možno dle stejné systematiky. Meziroční změny překračující předem stanovenou úroveň tolerance musí být zdůvodněny.

Zdroje informací

Povolené metody měření obecně vycházejí z národních a mezinárodních zákonů a předpisů (např. německý spolkový zákon o regulaci emisí, nařízení EU o F-plynech), mezinárodně uznávaných standardů a norem (mj. protokol o skleníkových plynech, normy ISO), požadavků specifických pro dané odvětví (např. emisní faktory VDA) a vědeckých poznatků (mj. hodnotící zprávy IPCC).

Odůvodnění volby alternativní metody kvantifikace emisí

Podle hierarchie měření koncernové normy 98000 mají být údaje o životním prostředí shromažďovány především měřením. Pokud přímá a úplná měření nejsou technologicky možná nebo nejsou ekonomicky odůvodnitelná, lze použít výpočty podložené měřeními nebo extrapolacemi založenými na předpokladech. To platí i v případě, že výpočty nebo extrapolace poskytují výsledky, které jsou z hlediska přesnosti rovnocenné přímým měřením. Rozhodnutí o metodice sběru dat se přijímá na úrovni závodu. Předpoklady jsou specifické pro danou lokalitu a ověřují se náhodným výběrem vzorků.

Standard, nejistota měření a rozsah odhadů

V souladu s hierarchií měření dle koncernové normy 98000 má přímé měření fyzikálních veličin přednost před výpočty na základě parametrů. Nejnižší prioritu mají odhady založené na ověřitelných předpokladech.

Látky vzbuzující mimořádné obavy

Jako základ pro zaznamenávání látek vzbuzujících mimořádné obavy se používá seznam IMDS-SVHC Evropského sdružení výrobců automobilů (ACEA), který je odvozen ze seznamu látek podléhajících registraci agentury ECHA.

Celkové množství SVHC vzniklých, použitých nebo pořízených během výroby

Pokud se SVHC jako takové nebo ve směsích používají při výrobě vozidla nebo se stanou součástí automobilového výrobku během výrobního procesu, byly předem zkontrolovány, zaznamenány a schváleny v rámci interních procesů řízení chemických látek. Hodnocení množství látek SVHC nelze v současné době provádět v plném rozsahu na úrovni koncernu. Aktuálně je ve spolupráci s oddělením nákupu připravován postup evidence množství všech SVHC používaných během výroby vozidel, ať již látek samotných nebo ve směsích (SVHC > 0,1 M %). Cílem je zajistit, aby bylo v budoucnu možné zaznamenávat celkové množství pořízených a použitých SVHC (kg/rok).

Pokud se během výrobního procesu kombinují různé chemické látky, například v procesních lázních, existuje možnost vzniku nových chemických sloučenin v malém měřítku. Vzhledem k nízkým množstvím se v současné době nezaznamenávají.

Celkové množství SVHC vznikajících při výrobě ve formě emisí

Koncern Volkswagen a provozovatelé závodů jednotlivých značek vždy postupují v souladu s platnými právními požadavky. Provozovny a systémové technologie byly v souladu s těmito požadavky schváleny úřady. To platí zejména pro zařízení s vlivem na životní prostředí, při jejichž provozu vznikají emise do ovzduší a vody. V důsledku toho byly v rámci příslušných povolení k provozu stanoveny dalekosáhlé povinnosti provozovatelů. Součástí těchto doplňkových ustanovení jsou také opakovaná měření emisí, která mají zajistit dodržování platných limitů.

Za účelem zajištění souladu se všemi závazky ohledně emisí spojených s výrobou v celém koncernu zavedl Volkswagen model tří linií, viz „Opatření a zdroje: znečištění“.

V současné době neexistuje žádný limit, který by zahrnoval kompletní škálu všech známých SVHC. Neexistuje ani metoda měření, která by zaznamenávala ucelené spektrum veškerých SVHC. Vzhledem k současnému stavu techniky proto není možné shromažďovat údaje o těchto emisích.

Celkové množství SVHC vznikajících při výrobě jako součást výrobků

Celkové množství je kalkulováno pro každou SVHC. Za tímto účelem se nejprve stanoví hmotnostní podíl na SVHC pro každou složku obsahující SVHC (prahová hodnota 0,1 % na nejmenší relevantní položku ve složce podle čl. 33 nařízení REACH) a sečte se pro příslušná referenční vozidla (ID.4 a Tiguan) (další informace o referenčních vozidlech naleznete v části „Ukazatel: využívání zdrojů a oběhové hospodářství“ v kapitole „Využívání zdrojů a oběhové hospodářství“). Výpočet celkového množství jednotlivých SVHC vychází z údajů o výrobě bateriových elektrických vozidel a vozidel se spalovacími motory. Nakonec jsou SVHC přiřazeny k oznamovaným třídám nebezpečnosti. Vzhledem k tomu, že jednotlivé látky mohou být přiřazeny k více třídám nebezpečnosti, neodpovídá celkové množství součtu jednotlivých tříd nebezpečnosti z důvodu dvojího započítání. Aby nicméně bylo možné poskytnout celkové množství použitých SVHC, je v následující tabulce celková hmotnost každé látky přiřazena pouze k jedné třídě nebezpečnosti.

Kromě toho jsou níže uvedeny informace o SVHC pro společnosti Porsche AG a TRATON GROUP, s výjimkou MAN Energy Solutions. Hodnoty jsou stanoveny tak, jak je popsáno výše.

LÁTKY VZBUZUJÍCÍ MIMOŘÁDNÉ OBAVY ZA KONCERN VOLKSWAGEN

		2024	
Třída nebezpečnosti	Jednotka	Bateriová elektrická vozidla	Vozidla se spalovacími motory
Karcinogenní (čl. 57a)	tuny	6	73
Mutagenní (čl. 57b)	tuny	-	-
Toxické pro reprodukci (čl. 57c)	tuny	5 398	39 365
PBT (čl. 57d)	tuny	0,5	5
vPvB (čl. 57e)	tuny	6	151
Narušení endokrinní činnosti (čl. 57f – životní prostředí)	tuny	7	58
Narušení endokrinní činnosti (čl. 57f – lidské zdraví)	tuny	0,004	0,1
Respirační senzibilizující vlastnosti (čl. 57f – lidské zdraví)	tuny	4	0,2
Toxicita pro specifické cílové orgány po opakované expozici (čl. 57f – lidské zdraví)	tuny	0,3	26
Možné vážné účinky na lidské zdraví a/nebo životní prostředí (čl. 57f)	tuny	0,3	26
Látky vzbuzující mimořádné obavy jako složka výrobku celkem	tuny	5 421	39 672

Celkové množství SVHC vznikajících při výrobě jako součást výrobků v Porsche AG

Určení množství SVHC se odvíjí od stanoveného referenčního vozidla. Pro každý z pětice segmentů vozidel je analyzován jeden model vozidla (dvoudveřový sportovní vůz, sportovně-užitkové vozidlo (SUV) se spalovacím motorem, SUV s bateriovým pohonem, sedan se spalovacím motorem, sedan s bateriovým pohonem). Na základě počtu vyrobených kusů se množství SVHC referenčního vozidla přepočítá na vozidla vyrobená v daném vykazovaném období dle jednotlivých segmentů. Nakonec jsou pro každou látku vypočteny celkové hodnoty pro daný segment a látky jsou zařazeny do příslušných tříd nebezpečnosti pro látky vzbuzující obavy.

LÁTKY VZBUZUJÍCÍ MIMOŘÁDNÉ OBAVY ZA PORSCHE AG

Třída nebezpečnosti	Jednotka	2024
Karcinogenní (čl. 57a)	tuny	14
Mutagenní (čl. 57b)	tuny	0
Toxické pro reprodukci (čl. 57c)	tuny	2 832
PBT (čl. 57d)	tuny	0
vPvB (čl. 57e)	tuny	7
Narušení endokrinní činnosti (čl. 57f – životní prostředí)	tuny	15
Narušení endokrinní činnosti (čl. 57f – lidské zdraví)	tuny	0
Respirační senzibilizující vlastnosti (čl. 57f – lidské zdraví)	tuny	5
Toxicita pro specifické cílové orgány po opakované expozici (čl. 57f – lidské zdraví)	tuny	0
Možné vážné účinky na lidské zdraví a/nebo životní prostředí (čl. 57f)	tuny	10
Látky vzbuzující mimořádné obavy jako složka výrobku celkem	tuny	2 883

Celkové množství SVHC vznikajících při výrobě jako součást výrobků v TRATON GROUP

Ke stanovení množství (SVHC) pracuje TRATON GROUP s obsahem olova ve startovacích bateriích, které podle studie společnosti MAN Truck & Bus tvoří 98 % veškerých SVHC v typickém nákladním automobilu. Ve vykazovaném období roku 2024 činí celkové množství SVHC ve výrobcích 24 780 t.

Voda

Voda je cenným zdrojem. Udržitelné hospodaření s vodou spojujeme s řadou aspektů; mezi naše cíle patří snížení spotřeby sladkovodních zdrojů, zefektivnění jejich využívání a zlepšení ochrany podzemních vod.

VÝZNAMNÉ DOPADY A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Dopad v oblasti vod

Voda je nepostradatelným zdrojem v hodnotovém řetězci koncernu Volkswagen a je zapotřebí na různých místech jak v rámci našich vlastních výrobních procesů, tak ve zvláště vysoké míře v předcházejícím dodavatelském řetězci při těžbě a zpracování surovin. I ve fázi používání vozidel registrujeme relevantní spotřebu vody, například při mytí vozů nebo výrobě paliv. Spotřeba velkého množství vody vede zejména v regionech s nízkou dostupností vody k jejímu nedostatku a může přispívat k vyčerpání zásob podzemních vod, poškození ekosystémů a zesílení sociálního napětí. V rámci posouzení dvojí významnosti bylo toto zjištění identifikováno jako dlouhodobý skutečný dopad, který má negativní vliv na životní prostředí.

Vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem

Dopady využívání vody identifikované v rámci posouzení dvojí významnosti jsou zohledněny v obchodním modelu, strategii a hodnotovém řetězci koncernu. Udržitelné využívání zdrojů, včetně vody, je na obecné úrovni zakotveno v koncernové strategii udržitelnosti *regenerate+*. Na základě toho je zvyšování efektivity využívání zdrojů také jednou z oblastí činnosti v environmentálním programovém prohlášení koncernu Volkswagen goTOzero. V něm je kladen důraz na systematickou podporu opětovného využívání a recyklace v rámci celého hodnotového řetězce.

Uzavřený oběh užitkové vody a s tím spojené snížení spotřeby sladké vody jsou zakotveny ve strategické vizi továrny s nulovým dopadem na životní prostředí pro vlastní výrobní závody koncernu Volkswagen. Konkrétně usilujeme o snížení odběru vody v závodech na výrobu osobních a lehkých užitkových vozidel o 30 % do roku 2035 v porovnání s rokem 2018. Ve vybraných lokalitách s extrémním nedostatkem vody má být odběr vody snížen až o 40 %. Náš závazek dosáhnout tohoto cíle pomůže zmírnit zjištěné dopady využívání vody.

Kodex chování pro obchodní partnery zavazuje obchodní partnery k přijetí vhodných opatření k odpovědnému nakládání s vodou. Pokud budou příslušné požadavky na udržitelnost dodržovat a předávat je dalším relevantním partnerům, přispějí tak k uplatňování daných požadavků v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce.

POLITIKA: VODA

Politika udržitelného hospodaření s vodou

Hospodaření s vodou v koncernu Volkswagen je zakotveno ve zvláštní politice. Jedním z jejích ústředních bodů je ochrana vod jako zdroje. V souladu se strategií *regenerate+* se koncern Volkswagen snaží neustále snižovat potřebu primárních surovin, včetně vody.

Ve svém environmentálním programovém prohlášení se Volkswagen rovněž zavázal šetřit zdroji. V případě vody má být daného cíle dosaženo zlepšením účinnosti využívání zdrojů a podporou recyklace. Další oblastí činnosti v prohlášení je ochrana ekosystémů a s tím související snižování škodlivých emisí do vodních toků.

Voda je pro celý koncern také ústředním bodem strategické vize továrny s nulovým dopadem na životní prostředí. Naše výrobní závody musí být navrženy tak, aby jejich využívání vody mělo co nejmenší negativní dopad na vodu jako místní zdroj. Vize se proto konkrétně zaměřuje na snížení odběru vody, zvýšení jejího opětovného využití, odpovědné využívání vody (zejména v oblastech s nedostatkem vody), minimalizaci vnášení látek znečišťujících vodu a prevenci zhoršování ekologické a chemické kvality vody v přijímajících vodních zdrojích.

Kodex chování pro obchodní partnery rovněž stanoví, že obchodní partneři jsou povinni přijmout vhodná opatření k minimalizaci spotřeby vody ve svých provozovnách a vlastních dodavatelských řetězcích. Uvedená opatření by měla zabránit znečištění vody, které by mohlo vést k významnému narušení přírodních zdrojů pitné vody.

V navazující části hodnotového řetězce není koncern Volkswagen schopen regulovat spotřebu vody vlastními prostředky.

Hospodaření s vodou v podniku

Voda se ve výrobních závodech využívá k mnoha účelům, například v lakovně, k chlazení nebo v sanitárních prostorách. Na mnoha místech je nutné používat čerstvou vodu, která se z přibližně dvou třetin odebírá od externích dodavatelů, jako jsou komunální vodárenské společnosti. Přibližně třetina odběru vody je pokryta vlastními studnami, dešťovou vodou a odběrem povrchové vody. Výrobní závody jsou součástí místních vodních cyklů a odběrem, úpravou a vypouštěním odpadních vod ovlivňují dostupné vodní zdroje.

V této souvislosti nabývá na významu interní čištění vody. Stále více závodů začíná znovu využívat vyčištěnou odpadní vodu ve výrobních procesech, v chladicích věžích, v sanitárních zařízeních nebo pro účely zavlažování, čímž snižují potřebu odběru vody. Uzavřený oběh a recyklace chladicí nebo užitkové vody snižuje spotřebu čerstvé vody a produkci odpadních vod, a přispívá tak k odpovědnému využívání vody jako zdroje. Volkswagen se přitom snaží dosáhnout nejvyšší možné technické úrovně úpravy a nevypouští neupravené odpadní vody. Téměř všechny závody disponují předčišťovacími zařízeními, která odstraňují škodlivé látky z odpadních vod (více informací viz „Opatření a zdroje: Znečištění“ v kapitole „Znečištění“). Pokud odpadní voda není čištěna v závodě, je čištěna v externí čistírně odpadních vod nebo v jednotlivých případech likvidována jako odpad.

Odběr vody v oblastech s rizikem nedostatku vody

Využívání sladkovodních zdrojů při výrobě vozidel může mít vliv na dostupnost vody v regionu. Určité množství vody odebírá koncern Volkswagen v lokalitách, kde je jí málo. V těchto oblastech je zodpovědné nakládání s vodou obzvláště důležité, aby se zabránilo dalšímu nedostatku. Proto se koncern Volkswagen ve své strategické vizi (Zero Impact Factory) zaměřuje na snížení odběru vody a zefektivnění jejího využívání v místech s nedostatkem vody.

Šetření zdrojů je zakotveno v environmentálním programovém prohlášení goTOzero. Společně s obchodními partnery se koncern Volkswagen snaží snižovat využívání přírodních zdrojů v rámci svého dodavatelského řetězce.

Při srovnání výrobních závodů a dodavatelského řetězce připadá převážná část odběru vody na dodavatelský řetězec, zejména na těžbu a zpracování surovin. Kodex chování pro obchodní partnery zavazuje obchodní partnery k přijetí vhodných opatření při odpovědném nakládání s vodou, přičemž přednost mají oblasti s nedostatkem vody.

Pokud budou příslušné požadavky na udržitelnost dodržovat a předávat je dalším relevantním partnerům, přispějí tak k uplatňování daných požadavků v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce (více informací naleznete v části „Opatření a zdroje: Voda“).

Strategie pro lokality s rizikem nedostatečného množství vody

Politiky koncernu Volkswagen týkající se životního prostředí se vztahují na všechny výrobní závody. Strategická vize továrny s nulovým dopadem na životní prostředí se zabývá snížením odběru vody a jejím efektivním využíváním, zejména v oblastech s nedostatkem vody.

CÍLE: VODA

Nadřazené cíle

Pro část „Voda“ vyplývají nadřazené cíle z výše uvedených cílů (viz část „Nadřazené cíle a ukazatele“ v kapitole "Úvod do environmentálního řízení“). Do roku 2025 mají být dopady související s výrobou na životní prostředí ve všech závodech, kde vyrábíme osobní a lehká užitková vozidla, sníženy o 45 % ve srovnání s rokem 2010. Vedle dalších aspektů zahrnuje spotřebu vody na jedno vozidlo také ukazatel UEP. Spotřebu a opětovné využití vody řeší také analýza odběru vody a vypouštění odpadních vod v rámci metody bodování dopadů. Koncern Volkswagen hodnotí využívání vodních zdrojů také prostřednictvím kontrolních seznamů jednotlivých lokalit. V rámci oblasti činnosti týkající se vody se zohledňují konkrétní kritéria pro zlepšení hospodaření s vodou ve výrobních závodech.

Snižování spotřeby vody v rámci celého koncernu

Koncern Volkswagen stanovil konkrétní cíle spotřeby vody ve svých výrobních závodech. Tyto cíle byly stanoveny s přihlédnutím k rostoucímu nedostatku vody v klimatických scénářích IPCC a k situaci na trhu. Mají mimo jiné přispět ke snížení rizika budoucích problémů s dodávkami vody. Spotřeba vody ve výrobních závodech koncernu Volkswagen (vyjma společností TRATON GROUP a MAN Energy Solutions) má být do roku 2035 v průměru za celý koncern snížena o 30 % v porovnání s rokem 2018 (výchozí hodnota: 45,6 mil. m³). V příslušných výrobních závodech v oblastech se středním až extrémním nedostatkem vody (tzv. „hot spot“ lokality) se má odběr vody snížit až o 40 % (výchozí hodnota: 28,1 mil. m³). K identifikaci lokalit s vodním stresem a „hot spot“ lokalit se používá databáze Verisk Maplecroft (viz část „Ukazatel: Voda“). Údaje o odběru vody ve výrobních závodech jsou shromažďovány v souladu s interní normou 98000 a odrážejí požadavky evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti. Těmito dobrovolnými cíli koncern Volkswagen přispívá mimo jiné k naplňování cílů udržitelného rozvoje SDG č. 6.4 (pitná voda a kanalizace), č. 12.2 (odpovědná výroba a spotřeba) a č. 13 (klimatická opatření).

Ve vykazovaném období 2024 činila spotřeba vody v rámci celého koncernu (bez společností TRATON GROUP a MAN Energy Solutions) 32,5 mil. m³, což představuje snížení o 13,1 mil. m³ ve srovnání s referenčním rokem 2018, resp. dosažení cíle na 94,9 %. Vedle úspor z rozsahu má na již dosaženém pokroku v plnění cíle velký podíl přechod společnosti VW Kraftwerk GmbH z uhlí na plyn v závodě ve Wolfsburgu. V souvislosti s přechodem na nový zdroj energie výrazně pokleslo množství odpadního tepla a tím i spotřeba chladicí vody, takže od roku 2018 se odběr vody společností VW Kraftwerk GmbH snížil o téměř 2 mil. m³.

Odběr vody v lokalitách s extrémním nedostatkem vody ve vykazovaném období 2024 činil 17,8 mil. m³, což oproti referenčnímu roku 2018 představuje snížení o 10,3 mil. m³, resp. dosažení cíle na 93,2 %.

OPATŘENÍ A ZDROJE: VODA

Opatření v hodnotovém řetězci

Jak již bylo uvedeno v části „Politika: Voda", kodex chování pro obchodní partnery vyžaduje, aby obchodní partneři přijali vhodná opatření k průběžnému snižování odběru vody. Zvláštní důraz je kladen na zlepšení v regionech s nedostatkem vody nebo s vodním stresem. Vhodná opatření mohou zahrnovat zejména účinné snížení odběru vody, opětovné využití a recyklaci a odpovědné a účinné čištění odpadních vod s cílem chránit životní prostředí a celkově zlepšit kvalitu vody. Obchodní partneři by měli zajistit, aby lidé, na které podnikatelská činnost dopadá, měli bezpečný přístup k cenově dostupné vodě v dostatečném množství pro osobní potřebu. Obchodní partneři, kteří dodávají výrobky koncernu Volkswagen, jsou na vyžádání navíc povinni poskytnout informace o celkové spotřebě čerstvé vody na úrovni výrobků.

Jedním z příkladů odpovědného hospodaření s vodou je iniciativa Lithium Partnership v Chile. V roce 2021 koncern Volkswagen spoluzaložil iniciativu Responsible Lithium Partnership v Chile, platformu s mnoha zúčastněnými stranami, kterou koordinuje rozvojová agentura *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)* a je financována několika podniky. Cílem této iniciativy je posílit dialog mezi místními zúčastněnými stranami z různých odvětví a podpořit odpovědné hospodaření s vodou. Zástupci domorodých komunit, těžebního průmyslu, cestovního ruchu, zemědělství a veřejných orgánů zde poprvé společně pracují na řešení problémů se zajišťováním vody v Salar de Atacama, kde se těží přibližně čtvrtina světového lithia. Na jaře 2024 se účastníci platformy dohodli na ochraně vodních zdrojů v povodí prostřednictvím společného akčního plánu a na jejich udržitelnější správě. Součástí plánu je vytvoření registru všech držitelů vodních práv, geologické a hydrologické mapování, kampaně zaměřené na nedostatek vody, zajištění pitné vody pro místní komunity a recyklace šedé vody.

Opatření ve výrobních závodech

Neustálá optimalizace procesů šetřících vodu je cílem ve všech výrobních závodech koncernu Volkswagen. Celosvětově je kladen důraz na úzkou spolupráci mezi jednotlivými značkami.

Odpovědné využívání vody jako zdroje je důležité zejména v oblastech ohrožených nedostatkem vody. Přibližně 42,3 % (cca 14,5 mil. m^3) spotřebované vody v rámci celého koncernu připadá na závody v oblastech s vysokým nebo extrémním nedostatkem vody. Díky recyklaci nebo zpětnému vedení chladicí a užitkové vody lze však snížit odběr vody i množství odpadních vod. Dobrým příkladem je závod San José Chiapa/Mexiko, který lze díky uzavřené cirkulaci považovat za závod bez odpadních vod. V závodě v Kariega v Jižní Africe, který je nedostatkem vody silně postižen, byla v posledních letech zavedena řada opatření k redukci spotřeby vody. Mimo jiné jsou chladicí věže pro výrobu motorů od roku 2022 zásobovány dešťovou vodou. Od roku 2023 je navíc v provozu recyklační zařízení pro odpadní vody z výroby, díky kterému by se odběr vody v závodě měl v příštích letech snížit přibližně o 15 %.

Další závody začínají znovu využívat vyčištěnou odpadní vodu ve výrobních procesech, v chladicích věžích, pro splachování toalet nebo pro účely zavlažování. Uzavřený okruh a recyklace chladicí nebo užitkové vody tak snižují spotřebu vody a produkci odpadních vod, a pomáhají tak zajistit odpovědné využívání vody jako zdroje. V roce 2024 bylo ve výrobních závodech koncernu opětovně využito celkem cca 3,9 mil. m^3 vody. Významná část z toho připadala na závody v Ingolstadtu (Německo) (0,7 mil. m^3) a Puebla/Mexiko (0,6 mil. m^3). Tyto dvě lokality využívají při recyklaci odpadních vod především kombinaci ultrafiltrace a reverzní osmózy.

UKAZATEL: VODA

Metodiky měření

Interní koncernová norma 98000 definuje, jakým způsobem mají být jednotně shromažďovány ukazatele týkající se vody ve všech závodech koncernu po celém světě. Pokud se měří průtoky, provádí se to obvykle kontinuálně pomocí analogových nebo digitálních průtokoměrů.

Lokality s extrémním nedostatkem vody

Koncern Volkswagen definoval obzvláště ambiciózní cíle týkající se spotřeby vody pro lokality s extrémním nedostatkem vody (viz oddíl „Cíle: Voda“). Za tyto lokality („hot spot“) je v současné době považováno celkem 25 výrobních závodů. K jejich určení byly analyzovány všechny výrobní lokality, které se podle Verisk databáze Maplecroft nacházejí v kategoriích středního, vysokého nebo extrémně vysokého vodního stresu. Dále byla provedena prioritizace podle odběru vody v referenčním roce 2018. V úvahu byly vzaty lokality, které se v interním srovnání koncernu nacházejí v horním mediánu. Závody společností TRATON GROUP a MAN Energy Solutions byly vyloučeny, neboť jsou mimo rozsah cíle.

Závody v oblastech ohrožených nedostatkem vody

K vymezení oblastí s rizikem nedostatečného množství vody používá koncern Volkswagen již mnoho let index vodního stresu z databáze Verisk Maplecroft. V tomto případě jsou uvažovány závody s vysokým a extrémně vysokým vodním stresem.

Maplecroft označuje oblasti jako oblasti s vysokým vodním stresem, pokud poměr odběru vody k dostupnosti vody přesahuje 40 %. Řídí se tak vědecky široce uznávanou standardní definicí. Uvedený procentní podíl odpovídá v nelineární škále Maplecroft hodnotě 5. Extrémní vodní stres (80 % nebo více) je na této škále označen hodnotou 2,5 či nižší. Při určování oblastí s rizikem nedostatečného výskytu vody se tak uplatňuje stejné rozpětí jako při použití databáze Aqueduct od World Resources Institute (srov. příloha II ESRS, oblasti s rizikem nedostatku vody 40 % – 100 %), přičemž Aqueduct zohledňuje kromě vodního stresu i další fyzická a regulační rizika (například kvalitu vody) a rizika poškození reputace. Tato rizika nejsou aktuálně při hodnocení pomocí databáze Verisk Maplecroft brána v potaz. Koncern Volkswagen se nicméně zabývá i dalšími riziky souvisejícími s vodou, například implicitním zlepšením kvality vody pomocí metody bodování dopadu (viz část „Nadřazené cíle a ukazatele“ v kapitole „Úvod do environmentálního řízení“).

Spotřeba vody

Spotřeba vody se obecně počítá podle následujícího vzorce: odběr vody minus objem odpadní vody. Jedná se tedy o vodu, která již není k dispozici pro další využití, ekosystémy nebo místní komunity. V koncernu Volkswagen vzniká spotřeba vody hlavně z odpařování, ke kterému dochází při výrobních procesech. Ukazatele odběru vody a objemu odpadních vod, které se používají pro stanovení spotřeby vody, jsou popsány v následujícím textu.

Odběry vody

Voda je odebírána za účelem zásobování výrobních závodů koncernu Volkswagen. Patří sem množství vody, které pochází buď z externích zdrojů, nebo z vlastní výroby.

Voda z externích zdrojů je odebírána od veřejných či soukromých dodavatelů a dalších organizací, jež nejsou součástí koncernu Volkswagen. Může se jednat o vysoce kvalitní pitnou vodu nebo o vodu nižší kvality používanou jako užitková voda. Odpadní voda z externích zdrojů je voda, která je dodávána externím dodavatelem pro použití v závodě a která již byla použita. Pro vodu z externích zdrojů se vypracovávají zprávy o kvalitě vody v souladu s místními nebo národními předpisy. Množství takto pořizované vody v závodech je obvykle evidováno na základě fakturace.

Voda získávaná z vlastních zdrojů představuje množství vody produkované a shromažďované daným závodem. Patří sem využitá dešťová voda, povrchová voda a podzemní voda:

- Dešťovou vodou se rozumí voda v podobě deště, sněhu nebo například krup, která spadne na pozemek závodu a je využita k jeho zásobování vodou. Roční množství srážek se obvykle měří prostřednictvím oficiálních orgánů, jako je KOSTRA-DWD, nebo prostřednictvím vlastních meteorologických stanic.

- Povrchová voda je voda, která je odebírána z otevřených vodních ploch (jezer, řek, moří) a dodávaná do lokality k využití. Použití pro průtokové chlazení s následnou přímou recirkulací se nepovažuje za odběr vody.
- Podzemní vodou se rozumí voda odebíraná z podzemních vodních zdrojů (aquiferů) a přiváděna na místo pro použití. Množství podzemní vody, která je odebírána výhradně za účelem úpravy nebo sanace podzemních vod, se nepovažuje za spotřebu.

Rozsah a četnost analýz vody z vlastních zdrojů se řídí povoleními k odběru nebo národními předpisy, jako je například nařízení o pitné vodě, ale probíhají minimálně jednou ročně.

Přibližně 86 % vzorků vody odebraných v závodech koncernu Volkswagen se měří přímo a přibližně 9 % se vypočítává. Zhruba 1 % je stanoveno odhadem. Pro 4 % nejsou k dispozici žádné údaje. Uvedené informace o metodách sběru dat vycházejí z informací poskytnutých jednotlivými závody a nejsou externě ověřovány.

Množství odpadních vod

Objem odpadních vod je množství vody, které opouští závod po použití nebo vyčištění. Rozlišuje se mezi přímým a nepřímým vypouštěním. Přímým vypouštěním se rozumí vypouštění vyčištěných odpadních vod přímo do přijímajícího vodního toku, zatímco nepřímým vypouštěním se rozumí vypouštění odpadních vod do kanalizace nebo čistírny odpadních vod nebo jejich přeprava cisternou do čistírny třetí strany.

Množství odpadních vod se stanoví přibližně z 55 % měřením, z 26 % výpočtem a zhruba ze 14 % odhadem. U cca 5 % nejsou k dispozici žádné údaje. Uvedené informace o metodách sběru dat vycházejí z informací poskytnutých jednotlivými závody a nejsou externě ověřovány.

Náročnost na vodu

Náročnost na vodu se vypočítává na základě celkové spotřeby vody a tržeb. Tržby jsou převzaty z konsolidované účetní závěrky, kde lze nalézt podrobnější informace. Tento ukazatel náročnosti na vodu je vykazován s vyloučením společností pod provozní kontrolou.

Opětovné využití vody

Ukazatel opětovného využití vody zahrnuje vodu, která je opětovně využívána a recyklována. Opětovným využitím se rozumí voda znovu použitá na místě bez úpravy, zatímco recyklací se rozumí voda, která je znovu využita po úpravě. Tímto využitím lze snížit množství potřebné čerstvé vody, což je velmi důležité zejména v oblastech, které se potýkají s vysokým vodním stresem či nedostatkem vody. Opětovné využití zahrnuje také využitou dešťovou vodu a odpadní vodu vyprodukovanou jinými organizacemi a dodanou do lokality k využití (viz odběr vody). Pod opětovné využití vody spadají pouze opatření, která jsou navržena pro více závodů nebo procesů. Voda, která je znovu použita ve stejném procesu nebo ve stejném závodě (s předchozí úpravou nebo bez ní) a vede pouze k prodloužení její životnosti, není započítávána. Příkladem jsou recyklační okruhy v mycích linkách nebo recirkulovaná voda z vymývání lakovny.

Přibližně 64 % objemu opětovně použité vody je přímo měřeno, zhruba 24 % je vypočteno a cca 6 % je stanoveno pomocí odhadů (např. recyklovaná voda používaná v sanitárních zařízeních). U přibližně 6 % nejsou k dispozici žádné údaje. Uvedené informace o metodách sběru dat vycházejí z informací poskytnutých jednotlivými závody a nejsou externě ověřovány.

UKAZATEL
VODA

	Jednotka	2024		2023	
		Koncern Volkswagen	Společnosti pod provozní kontrolou	Koncern Volkswagen	Společnosti pod provozní kontrolou
Spotřeba vody					
Celková spotřeba vody[1, 2]	v mil. m³	8,8	5,0	-	-
V oblastech s rizikem nedostatku vody[1, 2]	v mil. m³	2,6	3,1	-	-
Náročnost na vodu[1, 2]	l/€	0,03	-	-	-
Odběr vody					
Odběr vody celkem	v mil. m³	21,2	13,2	21,9	15,6
V oblastech s rizikem nedostatku vody	v mil. m³	4,4	10,2	4,0	12,3
Vypouštění odpadních vod					
Objem vypouštěných odpadních vod celkem[1]	v mil. m³	13,9	8,2	17,4	9,3
V oblastech s rizikem nedostatku vody	v mil. m³	2,0	7,1	1,9	8,1
Opětovně využitá voda					
Objem opětovně využité vody celkem	v mil. m³	2,7	1,1	2,3	1,3

1 Datový bod obsahuje odhadované údaje.
2 Za účetní období 2023 není vykazování možné.
3 Údaje o odběrech vody a vypouštění odpadních vod jsou poskytovány dobrovolně a nebyly externě ověřeny.
Informace pro rok 2023 jsou poskytovány dobrovolně a nebyly externě ověřeny.

Biologická rozmanitost a ekosystémy

Koncern Volkswagen usiluje o zvýšení biologické rozmanitosti ve svých výrobních závodech i v rámci dodavatelského řetězce, a tím o vytvoření přidané hodnoty pro přírodu a zlepšení druhové rozmanitosti.

VÝZNAMNÉ DOPADY A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Dopady na biologickou rozmanitost a ekosystémy

Při provádění posouzení významnosti identifikoval koncern Volkswagen čtyři významné skutečné negativní dopady v rámci svého hodnotového řetězce. Tyto dopady se týkají biologické rozmanitosti, stavu druhů, stavu ekosystémů a dostupnosti ekosystémových služeb.

Na biologickou rozmanitost má vliv několik aspektů, například těžba surovin pro naše materiály, výroba energie, odlesňování a změna využívání půdy pro výrobu biopaliv a zemědělství (např. kaučukové plantáže). Mají také dopad na stav ochrany druhů. K důležitým otázkám v této souvislosti patří šíření invazních druhů v důsledku globálních logistických toků, pokles populací hmyzu způsobený používáním pesticidů v zemědělství, mj. k výrobě gumových pneumatik nebo biopaliv. V navazující části hodnotového řetězce může mít na stav ekosystémů nepříznivý vliv z hlediska ochrany přírody zábor a fragmentace půdy v důsledku výstavby silnic. Činnosti v rámci hodnotového řetězce mohou mít negativní dopad na ekosystémové služby, například prostřednictvím emisí do ovzduší nebo vody.

Vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem

Dopady zjištěné v rámci posouzení významnosti mají vliv na obchodní model, strategii a hodnotový řetězec koncernu. Témata biologické rozmanitosti a ekosystémů jsou zakotvena v koncernové strategii udržitelnosti *regenerate+*, jejímiž základními prvky jsou zachování biologické rozmanitosti a její udržitelné využívání. Volkswagen se k ochraně, zachování a podpoře biologické rozmanitosti zavázal jak ve svém environmentálním programovém prohlášení, tak prostřednictvím závazku k biologické rozmanitosti. Kromě toho jsou témata biologické rozmanitosti a ekosystémů v rámci hodnotového řetězce, zejména ochrana ohrožených biotopů a druhů, jakož i udržitelné využívání přírodních zdrojů, důležitými prioritami v kodexu chování pro obchodní partnery. Tento kodex po obchodních partnerech koncernu požaduje, aby mimo jiné dodržovali opatření příslušných právních předpisů a mezinárodních norem týkajících se biologické rozmanitosti.

Realizace opatření souvisejících s biologickou rozmanitostí má kompenzovat dopady podnikatelských aktivit koncernu Volkswagen.

Ve výrobních závodech jsou prováděna zejména ta opatření týkající se biologické rozmanitosti, která mají kompenzovat změny ve využívání půdy v souladu se strategickou vizí továrny s nulovým dopadem na životní prostředí (např. zakládání květinových luk nebo ozelenění fasád). Pozitivní přínos těchto projektů v závodech koncernu Volkswagen a jejich okolí je vyhodnocován pomocí příslušných ukazatelů.

Kromě toho se snažíme zmírnit negativní dopady mimo naše výrobní závody spoluprací na dobrovolných globálních projektech v oblasti biologické rozmanitosti.

PLÁN PŘECHODU A ZOHLEDNĚNÍ BIOLOGICKÉ ROZMANITOSTI A EKOSYSTÉMŮ VE STRATEGII A OBCHODNÍM MODELU

Ve vykazovaném období 2024 byla provedena analýza odolnosti, jejímž cílem bylo prověřit schopnost koncernu Volkswagen přizpůsobit se významným negativním dopadům na biologickou rozmanitost a ekosystémy (ESRS E4) zjištěným v rámci posouzení významnosti. Tato analýza neurčila žádná významná fyzická rizika, rizika přechodu a systémová rizika nebo příležitosti ve vztahu k biologické rozmanitosti a ekosystémům, ale identifikovala významné dopady. Zahrnovala kvalitativní posouzení toho, do jaké míry je možné významné dopady řešit pomocí strategie a obchodního modelu. K posouzení odolnosti v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu byla použita kritéria, jako je rozsah a kvalita stávajících politik, opatření a cílů, zohlednění dopadů v koncernové strategii udržitelnosti a výzvy spojené s prováděním adaptačních opatření a strategií. Jedním z klíčových předpokladů je fakt, že potřebný přístup ke kapitálu lze zajistit podle plánu bez ohledu na ekonomickou situaci. Dále se předpokládá, že výkonnost koncernu Volkswagen v oblasti biologické rozmanitosti bude i nadále odpovídat očekáváním investorů a věřitelů. Zároveň se počítá s tím, že dodavatelé budou nadále ochotni poskytovat relevantní údaje týkající se biologické rozmanitosti a ekosystémů. Uvedené předpoklady jsou průběžně ověřovány v příslušných plánovacích a řídicích výborech. Nejistoty existují v souvislosti s nepředvídatelným vývojem globálního trhu s vozidly, jakož i regulačních požadavků týkajících se biologické rozmanitosti a ekosystémů.

Časové horizonty uvažované v analýze odolnosti odpovídají časovým horizontům definovaným v kapitole „Obecné informace“ v části „Komentář ohledně uplatnění ESRS“ a použitým také při posuzování významnosti. Jsou rozděleny na krátkodobé (do jednoho roku), střednědobé (od jednoho roku do pěti let) a dlouhodobé (více než pět let). Analýza zahrnuje dopady identifikované jako významné a jejich hlavní faktory s ohledem na strategii a hodnotový řetězec koncernu. Mezi ně patří zejména zakotvení biologické rozmanitosti a ekosystémů v iniciativě *regenerate+* a míra zohlednění strategických a provozních adaptačních opatření v předcházející části hodnotového řetězce a vlastním provozu společnosti. Při zkoumání záběru strategií a opatření byl brán zřetel i na navazující část hodnotového řetězce.

Aby byli v analýze odolnosti podle ESRS E4 odst. 13 (f) zohledněny relevantní zúčastněné strany, byli do procesu zapojeni interní odborníci, kteří s příslušnými zúčastněnými stranami pravidelně komunikují a spolupracují s nimi. Externí zúčastněné strany a osoby s místními znalostmi z dotčených regionů nebyly do procesu zahrnuty. Iniciativa *regenerate+* slouží jako ústřední strategický rámec pro zmírnění hlavních negativních dopadů na biologickou rozmanitost a ekosystémy, přičemž příroda je zde definována jako základní dimenze. Témata, jako je genetická rozmanitost a biologická rozmanitost, jsou výslovně řešena v pilíři ekosystémů, což dává základním prvkům ESRS E4 relevantní význam v koncernové strategii udržitelnosti. Díky zakotvení udržitelnosti v koncernové strategii jsou biologická rozmanitost a ekosystémy adresovány také podnikovou strategií. Kromě toho existuje možnost zabývat se konkrétními tématy souvisejícími s biologickou rozmanitostí a ekosystémy na úrovni představenstva, neboť *regenerate+* hraje roli při utváření strategie. V pravidelném dialogu o biologické rozmanitosti a ekosystémech, který probíhá každý měsíc na odborné úrovni v rámci celého koncernu a účastní se ho odborníci a zástupci pro biologickou rozmanitost z různých značek a závodů, je projednáváno strategické směřování a pilotní projekty koncernu a jsou předkládány dalším příslušným orgánům. Cílem je využití ukazatelů k dlouhodobému řízení. Značky koncernu také definují různé oblasti, na které se v oblasti biodiverzity zaměřují. Jednotlivé značky v dodavatelském řetězci například připravují konkrétní projekty týkající se komoditních rizik, aby mohly v roce 2025 realizovat pilotní projekty s dodavateli a ostatními partnery.

Dopad na biologickou rozmanitost a ekosystémy, zejména ve střednědobém a dlouhodobém horizontu, je řešen provázáním provozních politik, jako je environmentální programové prohlášení goTOzero, závazek koncernu Volkswagen k biologické rozmanitosti či související opatření v jednotlivých lokalitách. V krátkodobém horizontu mají negativní dopady zmírnit opatření, jako je vytváření hmyzích hotelů, instalace hnízdních budek pro ptáky a netopýry a výsadba kvetoucích luk. Pro rok 2024 nebyly na úrovni koncernu stanoveny žádné konkrétní cíle v oblasti biologické rozmanitosti a ekosystémů, ale v současné době se na nich pracuje. Kromě toho již

existují cíle ze strategických témat, která k biologické rozmanitosti a ekosystémům přispívají, například dekarbonizace a vodní hospodářství. Operacionalizace těchto strategických témat v rámci koncernu, včetně cílů napříč všemi značkami a lokalitami, stále probíhá.
Ke zmírnění negativních dopadů na biologickou rozmanitost a ekosystémy využívá koncern Volkswagen kodex chování pro obchodní partnery, který ukládá dodavatelům obecnou smluvní povinnost dodržovat příslušné požadavky na udržitelnost. Požadavky ohledně udržitelnosti mají dodavatelé rovněž předávat příslušným obchodním partnerům, aby je bylo možné průběžně uplatňovat v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce. Přestože většina dodavatelů zvýšené riziko z hlediska biologické rozmanitosti a ekosystémů nepředstavuje, je předcházející a navazující část hodnotového řetězce, zejména v případě těžebních nebo zemědělských produktů, předem prověřována. Ohledně přizpůsobení struktury dodavatelů z hlediska biologické rozmanitosti se neplánují žádné významné investice.

Z celkového kontextu vyplývá, že koncern Volkswagen je schopen ve střednědobém a dlouhodobém horizontu řešit významné negativní dopady na biologickou rozmanitost a ekosystémy, zejména z vlastních provozů, prostřednictvím stávajících strategií přizpůsobení, politik a opatření pro jednotlivé lokality. Existuje několik komplexních politik a opatření specifických pro danou lokalitu. Strategické ukotvení biologické rozmanitosti a ekosystémů je z velké části dokončeno. Jako další kroky, které je třeba realizovat v krátkodobém až střednědobém horizontu, byla určena formalizace cílů v oblasti biologické rozmanitosti a rozšíření opatření na všechny značky a lokality. To má zásadní význam, pokud jde o komplexní řešení dopadů na biologickou rozmanitost a ekosystémy a o urychlení operacionalizace.

DOPADY A ZÁVISLOSTI V OBLASTECH CITLIVÝCH Z HLEDISKA BIOLOGICKÉ ROZMANITOSTI NEBO V JEJICH BLÍZKOSTI

K identifikaci podstatných témat byl použit standardní postup popsaný v kapitole „Obecné informace“. Dále oddělení analyzovalo dopady činností společnosti v oblastech citlivých z hlediska biologické rozmanitosti nebo v jejich blízkosti a zvažovalo možné dopady a závislosti. Rizika přechodu, fyzická rizika a příležitosti a systémová rizika nebyla brána v úvahu. Analýza scénářů nebyla uplatněna. Součástí analýz nebyly konzultace s dotčenými komunitami.

Potenciální dopady a závislosti byly identifikovány pomocí online nástroje Exploring Natural Capital, Opportunities, Risks and Exposure (ENCORE). Tento nástroj provádí odvětvovou analýzu s cílem posoudit potenciální rizika, dopady a závislosti v kontextu příslušného odvětví. Zaměřuje se výhradně na potenciální dopady, jež mohou vzniknout z vlastní výroby koncernu Volkswagen, s vyloučením souvisejících dopadů z dodavatelského řetězce (například výroba kovů). Byly analyzovány potenciální dopady odvětví na různé kategorie dopadů. Relevantními kategoriemi dopadů jsou změna využití půdy (např. využívaná plocha), využití zdrojů (např. spotřeba vody), změna klimatu (emise skleníkových plynů), znečištění životního prostředí (např. škodlivé emise do půdy, ovzduší a vody, vznik odpadů) a rušení (např. hluk nebo světlo). Propojením těchto kategorií vzniká potenciální souhrnný dopad činnosti (např. výroby motorových vozidel) na půdu, vodu, biologickou rozmanitost a atmosféru. Analyzovanými činnostmi jsou výroba motorových vozidel, výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla, výroba energie z fosilních paliv a výroba speciálních strojů. Byly rovněž zkoumány stávající závislosti vlastních činností na biologické rozmanitosti a ekosystémech. Ekosystémové služby, zohledňované v této souvislosti, zahrnují poskytování služeb (například zásobování vodou) a regulační a udržovací služby (mj. ochrana před povodněmi, čištění vody). Velmi vysoké, vysoké a střední dopady a závislosti jednotlivých činností na různých lokalitách jsou podrobně uvedeny v tabulce „Příloha: Závody v oblastech citlivých z hlediska biologické rozmanitosti nebo v jejich blízkosti“. Mezi menší a velmi malé dopady činností v lokalitách patří změna využívání půdy, objem spotřeby vody, emise skleníkových plynů a emise dalších látek znečišťujících ovzduší, jakož i vznik a uvolňování pevných odpadů. Nízká a velmi nízká závislost činností na lokalitách se týká mimo jiné globální a lokální regulace klimatu, zmírňování senzorických dopadů, regulace kontrolních vzorů, filtrace ovzduší, rozkladu pevných odpadů, rozřeďování atmosféry a ekosystémů a zásobování vodou. Kromě toho se stavem životního prostředí v daných oblastech zabývá index nedotčenosti biologické rozmanitosti (BII) a index průměrné početnosti druhů (MSA) GLOBIO v tabulce „Příloha: Příloha: Závody v oblastech citlivých z hlediska biologické rozmanitosti nebo v jejich blízkosti“. BII je ukazatel používaný

k posouzení míry nedotčenosti a fungování ekosystémů ve vztahu k jejich přirozenému stavu. Měří početnost a rozmanitost druhů v dané oblasti ve srovnání s očekáváními v nenarušeném ekosystému. GLOBIO používá index MSA k výpočtu integrity místní suchozemské biologické rozmanitosti na základě posouzení vlivu člověka.

Vzhledem k výstavbě výrobních areálů má výroba vozidel negativní dopad na biologickou rozmanitost a ekosystémy prostřednictvím změny využití půdy a zástavby. Je vyvíjeno úsilí k zamezení změn ve využívání půdy (spotřeba půdy pro výrobu) nebo k co největšímu omezení takových změn. Předpokládá se, že nevyužívané plochy budou obnoveny a využívané plochy kompenzovány. V současné době je v průměru zastavěno přibližně 50 % plochy závodů. V roce 2024 byl ve všech závodech na výrobu osobních a lehkých užitkových vozidel a souvisejících komponent po celém světě zaveden nový ukazatel využívání půdy ve vztahu k biologické rozmanitosti (BLI). Cílem bylo měřit dopad spotřeby půdy vlastními výrobními závody společnosti a jejich příspěvek ke zlepšení stavu půdy prostřednictvím opatření v oblasti biologické rozmanitosti. Ukazatel má umožnit posoudit změny ve využívání půdy a stanovit související cíle.

Bylo provedeno komplexní posouzení, zda se závody koncernu Volkswagen nacházejí v blízkosti oblastí citlivých z hlediska biologické rozmanitosti. Týkalo se pozemků koncernu Volkswagen klasifikovaných jako environmentálně relevantní, do nichž spadají výrobní závody, kde probíhají činnosti související s výrobou vozidel, komponentů, speciálních strojů nebo montáží. Do analýzy byla zahrnuta také čtveřice dalších ekologicky relevantních objektů, tj. externí výrobní zařízení a centrum technického vývoje.

Lokality klasifikované jako významné z důvodu jejich blízkosti k chráněným oblastem spolu s významnými činnostmi, které se v nich provádějí, jsou uvedeny v tabulce „Příloha: Závody v oblastech citlivých z hlediska biologické rozmanitosti nebo v jejich blízkosti“. K určení, zda se závody koncernu nacházejí v blízkosti oblastí citlivých z hlediska biologické rozmanitosti, byl uplatněn poloměr 4,5 km. Z výsledků vyplývá, že v blízkosti příslušných oblastí se nachází 58 ze 117 analyzovaných lokalit. V blízkosti lokalit koncernu Volkswagen se vyskytuje celkem 126 chráněných oblastí. Čtyři závody jsou pak umístěny přímo v sousedství chráněné oblasti.

Byla provedena analýza chráněných oblastí, při které byly zkoumány chráněné typy biotopů, ohrožené a silně ohrožené druhy a druhy ohrožené vyhynutím. Při tom byl také porovnán aktuální počet druhů s ochranným statusem a biotopů v těchto oblastech s posledním analyzovaným stavem. U chráněných oblastí, u nichž byly k dispozici informace potřebné k analýze, nebyly žádné přímé negativní dopady způsobené výrobními a jinými závody zjištěny. Vlivy vlastní výroby na změny sladkovodních zdrojů a související opatření jsou podrobně popsány v kapitole „Voda“. Věcné dopady výroby na degradaci půdy a desertifikaci nebyly dosud podrobně vyhodnoceny.

POLITIKA: BIOLOGICKÁ ROZMANITOST A EKOSYSTÉMY

Politika biologické rozmanitosti

Výroba a provoz vozidel ovlivňují biologickou rozmanitost prostřednictvím emisí, změny využívání půdy a dopravy – od těžby surovin přes fázi používání až po recyklaci. Koncern Volkswagen podporuje projekty na ochranu přírody po celém světě, příkladem může být iniciativa zalesňování „Zelený pás" v Číně nebo obnova vřesovišť v Německu a Polsku. Od roku 2007 se také podílí na ochraně a zachování biologické rozmanitosti. Jak je popsáno v části „Významné dopady a jejich vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem", vyplynuly z posouzení významnosti negativní dopady zejména pro předcházející části hodnotového řetězce. Tyto negativní dopady jsou řešeny v rámci politiky biologické rozmanitosti. Za koordinaci tématu biologické rozmanitosti v koncernové strategii *regenerate+* odpovídá ředitel koncernu pro udržitelný rozvoj. Za činnosti týkající se biologické rozmanitosti ve výrobě pak vedoucí koncernu pro oblast životního prostředí. Jako pověřený pracovník pro environmentální management plní úkoly týkající se biologické rozmanitosti ve společnosti Volkswagen AG.

Koncernová strategie *regenerate+* problematiku biologické rozmanitosti a ekosystémů řeší. Volkswagen si je vědom významu biologické rozmanitosti a své závislosti na ekosystémových službách, a proto jejich ochranu začlenil jako oblast činnosti do svého environmentálního prohlášení goTOzero. Prostřednictvím tohoto programového prohlášení a závazku k biologické rozmanitosti se hlásí k ochraně, zachování a podpoře biologické rozmanitosti. Koncern Volkswagen snižuje škodlivé emise do ovzduší, půdy a vody, zmírňuje dopady své podnikatelské činnosti na biologickou rozmanitost a ekosystémové služby a podporuje projekty na jejich ochranu.

Jako zakládající člen iniciativy Biodiversity in Good Company e. V. uznává Volkswagen také tři cíle mezinárodní Úmluvy o biologické rozmanitosti (CBD), kterými jsou zachování biologické rozmanitosti, udržitelné využívání jejích složek a spravedlivé sdílení přínosů plynoucích z využívání genetických zdrojů. V závazku koncernu Volkswagen v oblasti biologické rozmanitosti byly definovány odpovídající oblasti činnosti, jež mají k dosažení uvedených cílů v rámci podnikatelských aktivit koncernu přispět. Každé dva roky je zveřejňována zpráva o dosaženém pokroku. Konzern Volkswagen dále podporuje iniciativu CBD „Action Agenda for Nature and People" a svůj závazek v tomto směru zveřejnil na platformě German Business for Biodiversity spolkového ministerstva pro životní prostředí a ochranu spotřebitelů (BMUV) a na stránkách CBD.

Další součástí úsilí koncernu Volkswagen je zvyšovat povědomí zaměstnanců prostřednictvím informací a školení na téma biologické rozmanitosti a jejich zapojení do projektů.

Témata biologické rozmanitosti a ekosystémů jsou zakotvena v kodexu chování pro obchodní partnery, s cílem chránit přírodní ekosystémy a dosáhnout udržitelného využívání přírodních zdrojů. Obchodní partneři musí v rámci příslušných právních předpisů a s ohledem na mezinárodní předpisy o biologické rozmanitosti usilovat o dodavatelské řetězce, které se obejdou bez odlesňování a kácení lesů. Mezi příslušné mezinárodní patří například rezoluce a doporučení týkající se biologické rozmanitosti CBD a Mezinárodní unie pro ochranu přírody (IUCN).

Je také třeba zdůraznit, že koncern Volkswagen se v roce 2020 jako první automobilový výrobce připojil ke koalici Lowering Emissions by Accelerating Forest Finance (LEAF). Tato iniciativa společně s vládami a společnostmi z celého světa podporuje ochranu tropických deštných pralesů, čímž významně přispívá k dosažení pařížských klimatických cílů, ochraně biologické rozmanitosti a prosazování udržitelného rozvoje.

Volkswagen je rovněž členem iniciativy DRIVE Sustainability, jež se podílí na vývoji platformy Raw Material Outlook Platform. Její součástí byla analýza rizik významných změn týkajících se těžby a zpracování surovin. Jedním ze šestnácti zohledněných kritérií byly překryvy s oblastmi, jež jsou důležité k zachování biologické rozmanitosti. Důležitou roli hrají také přímé dopady výroby na biologickou rozmanitost a ekosystémy. Podrobnosti o správě aspektů týkajících se biologické rozmanitosti ve výrobních závodech jsou uvedeny ve strategické vizi koncernu továrny s nulovým dopadem (Zero Impact Factory). Jedná se například o dobrovolná kompenzační opatření a průběžné hodnocení dopadů výrobních závodů na biologickou rozmanitost. Od roku 2024 se zavádí BLI jako nový výkonnostní ukazatel koncernu. Cílem je zlepšit biologickou rozmanitost vytvořením přírodních ploch v areálech a v okolí závodů.

Aby posílil vlastní znalosti i povědomí širší společnosti o biologické rozmanitosti a jejím řízení, vede koncern Volkswagen dialog s kompetentními partnery a podporuje propojení politiky, ekonomiky, vědy, úřadů a asociací.

Při realizaci projektů v oblasti biodiverzity se Volkswagen spoléhá na respektované partnery, jako jsou nevládní organizace a další místní subjekty.

Dopady ztráty biologické rozmanitosti a stav druhů a závislost na ekosystémových službách

Vizí koncernu Volkswagen je mít pozitivní vliv na člověka a přírodu a přispívat k udržitelnosti. Zaměření na ekosystémy a zachování biologické rozmanitosti je ústředním pilířem koncernové strategie udržitelnosti. Výroba a provoz vozidel ovlivňují biologickou rozmanitost prostřednictvím emisí, změny využívání půdy a dopravy. Tomuto dopadu je třeba čelit omezováním změn ve využívání půdy, což povede ke vzniku přidané hodnoty pro přírodu a zlepšení biologické rozmanitosti. Volkswagen si stanovil cíl zvýšit biologickou rozmanitost ve svých výrobních závodech i v rámci dodavatelského řetězce. V souladu se závazkem k biodiverzitě sleduje tyto cíle následovně: Jsou zkoumány rizika a příležitosti související s obchodními činnostmi, které mají dopad na biologickou rozmanitost a ekosystémové služby. Biodiverzita je rovněž začleněna do systému řízení souladu s předpisy v oblasti životního prostředí (ECMS) koncernu Volkswagen. Kromě toho jsou realizovány projekty na ochranu a podporu biologické rozmanitosti.

Udržitelné získávání surovin v hodnotovém řetězci

Volkswagen si je vědom, že obchodní činnost jeho dodavatelů může mít významný dopad na zdraví člověka a životní prostředí. Těžba a zpracování některých surovin pro automobilový průmysl jsou spojeny s environmentálními riziky, například odlesňováním a znečištěním ovzduší a vod. Volkswagen zveřejnil svou první zprávu o odpovědném nakládání se surovinami v roce 2021. Obsahuje podrobné informace o metodikách a činnostech v rámci systému náležité péče o suroviny. Současná zpráva zahrnuje období od ledna do prosince 2023 a poskytuje přehled o rozsahu, metodice a provádění činností a výsledcích týkajících se náležité péče u surovin, které koncern Volkswagen považuje za prioritní. S tím souvisí také členství v nejrůznějších iniciativách.

Sociální důsledky dopadů na biologickou rozmanitost a udržitelné využívání půdy

Kodex chování pro obchodní partnery klade důraz na problematiku poškozování půdy, vody a ovzduší. Obchodní partneři musí zajistit, aby nezpůsobovali škodlivé změny půdy, znečištění vody, znečištění ovzduší, škodlivé hlukové emise nebo nadměrnou spotřebu vody, které by mohly vést k významnému poškození přírodních zdrojů potravin a pitné vody nebo zdraví lidí. Musí také dodržovat zákaz protiprávního vyvlastnění a nezákonného záboru půdy, lesů a vod při získávání, rozvoji nebo jiném využívání těchto zdrojů.

Oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti

Aby bylo možné určit dopady na biologickou rozmanitost v místech výroby a vyloučit potenciální rizika, zanalyzoval koncern Volkswagen výskyt chráněných oblastí v okolí svých závodů.

Při hledání nových lokalit pro výrobní závody je hodnocena slučitelnost s biologickou rozmanitostí. V zájmu ochrany přírodního kapitálu platí pravidlo, že při rozšiřování stávajících výrobních závodů nebo při výstavbě nových je třeba upřednostnit již průmyslově využívané plochy, aby se co nejvíce omezila spotřeba a zastavění půdy (další informace viz „Plán přechodu a zohlednění biologické rozmanitosti a ekosystémů ve strategii a obchodním modelu“ a tabulka „Oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti“ v příloze).

Odlesňování

Obchodní partneři musí na základě platných právních předpisů a mezinárodních požadavků na biologickou rozmanitost prosazovat dodavatelské řetězce, které se obejdou bez těžby dřeva a odlesňování. Mezi tyto mezinárodní požadavky patří například rezoluce a doporučení týkající se biologické rozmanitosti přijaté CBD a IUCN. Kromě toho se koncern Volkswagen v současné době připravuje na implementaci nařízení EU o odlesňování.

CÍLE: BIOLOGICKÁ ROZMANITOST A EKOSYSTÉMY

Jak bylo popsáno výše v části „Politika: Biodiverzita a ekosystémy“, jsou témata biodiverzity a ekosystémů již zakotvena v iniciativě *regenerate+*, v závazku k biodiverzitě a v environmentálním programovém prohlášení goTOzero. Aby bylo možné zaznamenávat vývoj a dosažené pokroky, angažuje se Volkswagen například jako zakládající člen iniciativy Biodiversity in Good Company e. V.

Téma biodiverzity je součástí strategické vize továrny s nulovým dopadem na životní prostředí. V jejím rámci formuloval koncern Volkswagen pomocí kontrolních seznamů lokality kvantifikovatelné cíle, jež se k tématu biologické rozmanitosti a ekosystémů vztahují. V souvislosti s řízením biologické rozmanitosti obsahuje kontrolní seznam lokalit kritéria, jako je zohlednění místních chráněných oblastí nebo realizace programů na podporu biologické rozmanitosti a environmentálního vzdělávání. Kladně jsou hodnoceny také konkrétní opatření, například výsadba původních druhů rostlin, úprava zelených ploch v souladu s přírodou a podpora druhové rozmanitosti vytvářením biotopů uvnitř i vně areálu.

V roce 2024 byl navíc zaveden nový ukazatel BLI k měření biologické rozmanitosti, pro který se v budoucnu stanoví konkrétní cíl. Cílem této metriky je zvýšit podíl a kvalitu přírodních ploch v lokalitách.

OPATŘENÍ A ZDROJE: BIOLOGICKÁ ROZMANITOST A EKOSYSTÉMY

Opatření ve výrobních závodech

Opatření na podporu biologické rozmanitosti jsou identifikována, plánována, prováděna, udržována a vyhodnocována na úrovni jednotlivých závodů. Díky decentralizovanému provádění různých opatření ve vztahu k přírodě jsou uplatňovány relevantní místní znalosti a poznatky. Prováděním jsou obvykle pověřeni místní poskytovatelé služeb. Pokud je to vhodné, jsou do přípravy opatření zapojeni vlastní zaměstnanci.

Níže jsou uvedeny příklady opatření pravidelně prováděných různými závody, a to i v průběhu vykazovaného období, jež přispívají k podpoře a zachování biologické rozmanitosti v daných lokalitách:

- Zakládání květnatých luk, například v Poznani/Polsko, a zavedení režimu sečení přizpůsobeného době kvetení, například v Pamploně/Španělsko.
- Zřízení hotelů pro hmyz, například v Crew/Velká Británie.
- Instalace budek pro ptáky a netopýry, například v Barceloně/Španělsko a Września/Polsko.
- Založení včelích kolonií, například v Pueble/Mexiko.
- Výsadba stromů, například v San José Chiapa/Mexiko.
- Vysazování živých plotů z místních divokých keřů, například v Győr/Maďarsko.
- Vytváření hromad mrtvého dřeva, například ve Wolfsburgu/Německo.

Kromě toho se v jednotlivých závodech realizuje řada specifických projektů na podporu místní biodiverzity. Například v indickém Pune se sbírají semena různých původních druhů stromů, jako je niemba (Azadirachata indica) nebo pongam (Pongamia pinnata), a pěstují se pro vlastní potřebu. V závodě v Chattanooga/USA je na

ploše 30 ha fungující pastva. Zelená plocha je spásána ovcemi, čímž se eliminuje nutnost sekat ji motorovými sekačkami. Cílem je omezit výskyt invazních druhů a zároveň jsou prováděna opatření na podporu růstu původních keřů, trav a divokých květin.

Pro koncern Volkswagen je dále důležité zapojovat do projektů týkajících se biodiverzity zaměstnance a zvyšovat při tom jejich povědomí o této problematice. Dokládá to příklad závodu koncernu Volkswagen v Palmele/Portugalsku, kde zaměstnanci a jejich rodiny v rámci dobrovolnických projektů vysadili na 2 000 původních stromů a keřů. Kromě toho bylo v rámci kampaně sběru odpadu, které se ve spolupráci s národní nevládní organizací Brigada do Mar zúčastnilo 120 dobrovolníků, v okolí závodu sesbíráno a předáno k řádné likvidaci 11 tun odpadu.

Z více než 200 projektů v oblasti společenské odpovědnosti, které byly realizovány v účetním období 2024, se více než 29 přímo věnuje podpoře a ochraně biologické rozmanitosti. Tyto projekty zahrnují výsadbu stromů, ochranu a rozvoj ekosystémů, kampaně na sběr odpadu na plážích a v lesích, environmentální vzdělávání a podporu výzkumu a vědy.

Zvláštní zmínku si zaslouží ocenění Zero Impact Factory Award 2024 pro otázky biodiverzity. V rámci soutěže byly všechny závody koncernu Volkswagen vyzvány, aby předložily svá nejlepší opatření týkající se biodiverzity, přičemž na začátku roku 2025 byla vybrána tři nejhodnotnější z nich.

Na podporu činnosti závodů v oblasti biologické rozmanitosti bude od roku 2025 k dispozici fond pro udržitelný dopad pro interní projekty v oblasti udržitelnosti. Projekty, které budou v budoucnu podpořeny, vybere rozhodovací výbor složený z odborníků.

Příspěvek ke globálním dobrovolným projektům v oblasti biologické rozmanitosti

Kromě toho hodlá koncern Volkswagen podporovat biologickou rozmanitost tím, že od roku 2025 zřídí fond pro biologickou rozmanitost s ročním rozpočtem až 25 mil. € pro externí projekty. Uvedený fond by měl fungovat po dobu pěti let, takže na finanční podporu mohou dosáhnout projekty realizované v období 2025 až 2029. I zde bude rozhodovací výbor složený z odborníků vybírat projekty, které budou podpořeny. Koncern Volkswagen však již dnes podporuje projekty v oblasti biodiverzity po celém světě:

Volkswagen de México podporuje od roku 2008 projekty na ochranu přírody a obnovu lesů s cílem zachovat ekosystémy. Tato opatření vytvářejí životní prostor pro volně žijící zvířata a slouží rozvoji biodiverzity. Zalesňovací opatření zabraňují erozi půdy a podporují zadržování podzemní vody. Výstavba vsakovacích příkopů rovněž napomáhá zadržovat dešťovou vodu. Tím se například na sopečných svazích Popocatépetl a Iztaccíhuatl, kde dlouholeté odlesňování, chov dobytka a požáry vytvořily otevřené plochy, znovu chrání půda a doplňuje podzemní voda.

Koncern spolupracuje s partnery, jako je UNESCO a organizace Seabird Life, na podpoře projektů udržitelné mobility a na nápravě škod způsobených bouřemi v biosférických rezervacích UNESCO ve Španělsku, jakož i na dalších projektech na ochranu a obnovu rašelinišť v rezervacích v Polsku a Německu.

Volkswagen Group Čína inicioval spolu se značkami Volkswagen, Audi a Škoda projekt zalesňování Zeleného pásu na ochranu biotopů a podporu udržitelného rozvoje. Do roku 2030 má být vysázeno více než 8,5 mil. stromů na celkové ploše přes 40 mil. m^2 v deseti ekologicky citlivých oblastech na severu Číny. Zalesňování slouží jako uhlíková jímka, podporuje biologickou rozmanitost a pomáhá předcházet větrné erozi a ztrátě půdy.

ŠKODA AUTO dále prostřednictvím Nadačního fondu ŠKODA Auto spustila projekt „Krakonošovy zahrádky“. Tento fond je doplňkem dlouhodobé iniciativy společnosti, nazvané „Škoda Stromky“, a podporuje projekty zaměřené na zadržování vody, podporu místní biodiverzity a ochrany přírody. V roce 2024 proběhly různé akce s cílem znovu vysadit motýla Apollo (Parnassius apollo), který je na Červeném seznamu ohrožených druhů a je v České republice ohrožen vyhynutím.

UKAZATEL: BIOLOGICKÁ ROZMANITOST A EKOSYSTÉMY

Ukazatel využívání půdy ve vztahu k biologické rozmanitosti

Koncern Volkswagen má jako výrobce vozidel a jejich komponent vliv na využívání půdy. Výstavba závodů obvykle zahrnuje zastavění a trvalý zábor velkých půdních ploch. Aby bylo možné určit podíl výroby na využívání půdy a v budoucnu jej snížit, byl v roce 2024 na úrovni koncernu zaveden nový ukazatel BLI pro závody na výrobu osobních a lehkých užitkových vozidel. Základem pro tento ukazatel jsou pokyny EMAS pro biologickou rozmanitost a přístup IUCN „No Net Loss/Net Gain".

BLI poskytuje informace o podílu přírodních ploch ve výrobní lokalitě s přihlédnutím k jejich kvalitě. Tyto přírodní plochy se musejí nacházet v areálu závodu nebo v okruhu 30 km od něj, za předpokladu, že jsou ve vlastnictví nebo správě závodu a slouží především k podpoře biologické rozmanitosti. Zohlednit lze i plochy spravované společně s partnery, je-li rozsah společného hospodaření jasně upraven. Ekologická kvalita ploch je klasifikována jako nízká, střední nebo vysoká. Podle tohoto faktoru kvality jsou plochy váženy. Ke stanovení výsledku výrobní lokality slouží výpočetní nástroj (BLI-Tool) spolu s doprovodnými pokyny. Při prvním koncernovém měření v roce 2024 činila hodnota BLI s přihlédnutím ke kvalitě ploch přibližně 28,6 %. V budoucnu se plánuje stanovit pro tento ukazatel konkrétní cíl.

Závody v oblastech citlivých z hlediska biologické rozmanitosti nebo v jejich blízkosti

Ukazatel „Závody v oblastech citlivých z hlediska biologické rozmanitosti nebo v jejich blízkosti" poskytuje informaci o počtu a rozloze výrobních lokalit, které se nacházejí v chráněných oblastech či v jejich blízkosti, resp. v oblastech důležitých z hlediska biologické rozmanitosti. Pro období roku 2024 uplatňuje koncern Volkswagen poloměr z taxonomie EU, který je definován na 4,5 km. Příslušné chráněné oblasti byly analyzovány třetí stranou.

ZÁVODY V OBLASTECH CITLIVÝCH Z HLEDISKA BIOLOGICKÉ ROZMANITOSTI NEBO V JEJICH BLÍZKOSTI

	Jednotka	2024	2023
Závody v blízkosti chráněných oblastí[1]	počet	58	-
Plocha závodů v blízkosti chráněných oblastí[1]	hektary	8 653	-

1 Za účetní období 2023 není vykazování možné.

Využívání zdrojů a oběhové hospodářství

Vzhledem k omezenosti přírodních zdrojů a sociálním a environmentálním důsledkům těžby surovin je pro nás rozvoj oběhového hospodářství klíčovým tématem udržitelnosti.

VÝZNAMNÉ DOPADY A RIZIKA A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Intenzivnější recyklace materiálů přispívá ke snížení negativních dopadů spotřeby zdrojů na životní prostředí a ke zmírňování nedostatku surovin. Patří tak mezi zásadní koncernová témata udržitelnosti.

Dopady v oblasti přísunu zdrojů

V rámci posouzení významnosti byl v oblasti přísunu zdrojů, včetně využívání zdrojů, identifikován skutečný negativní dopad. Koncern Volkswagen se domnívá, že to lze přičíst jeho současnému využívání primárních a neobnovitelných zdrojů ve vlastním provozu, ale souvisí to také s náročností automobilového odvětví na zdroje, a to i v předcházejícím dodavatelském řetězci.

Kromě toho z posouzení významnosti vyplynul skutečný pozitivní dopad, související s používáním druhotných materiálů ve vlastní výrobě a v dodavatelském řetězci koncernu. Na jedné straně se tím prodlužuje doba používání zdrojů a na druhé straně to přispívá ke snižování emisí skleníkových plynů, resp. zvyšování odolnosti dodavatelských řetězců, neboť použitím sekundárních materiálů roste dostupnost materiálů a vzniká alternativní dodavatelský kanál. To vede k větší odolnosti dodavatelského řetězce.

Dopady v oblasti odsunů zdrojů

Z posouzení významnosti vyplynul pro tuto oblast skutečný negativní dopad. Koncern přispívá k vyčerpávání vzácných zdrojů tím, že při výrobě produktů využívá neobnovitelné zdroje ve svém vlastním provozu, ale také z důvodu současných problémů v oblasti recyklace a opravitelnosti v navazující části hodnotového řetězce.

Koncern však zároveň různými způsoby přispívá k oběhovému hospodářství, snižuje odtok zdrojů podporou recyklovatelnosti produktů a prodlužuje jejich životnost nabídkou opravárenských služeb. V tomto ohledu z posouzení významnosti rovněž vyplynul skutečný a potenciálně dlouhodobý pozitivní dopad ve vlastním provozu koncernu a v navazující části hodnotového řetězce.

Dopady v oblasti odpadů

V rámci posouzení významnosti identifikoval koncern Volkswagen skutečný a potenciálně dlouhodobý negativní dopad na nedostatek zdrojů v oblasti odpadů. Odpady vznikají ve všech fázích hodnotového řetězce koncernu, od těžby surovin přes výrobu až po konec životnosti vozidel.

Finanční rizika v oblasti využívání zdrojů a oběhového hospodářství

V rámci posouzení významnosti byla identifikována tři významná rizika v oblasti přísunu zdrojů. Vzhledem k navrhovaným budoucím zákonným povinnostem používat vysoce kvalitní plastové recykláty vzrostou náklady na nákup surovin. To povede k poklesu marží a ziskovosti koncernu Volkswagen, protože zvýšení cen nelze zpravidla v plné výši přenést na zákazníky.

Kolísání a občasný nedostatek surovin potřebných k výrobě baterií, stejně jako zpřísnění zákonných předpisů o recyklaci starých baterií, může vést ke zvýšení nákupních cen nebo dokonce k omezení dostupnosti (například starých baterií). Pokud nebude možné zvýšení cen v plné výši promítnout, může to mít za následek snížení marží a ziskovosti koncernu Volkswagen.

Kromě toho je pravděpodobné, že v důsledku nadcházejícího zpřísnění legislativy (Euro 7) nebudou pneumatiky s nadměrným otěrem, které uvolňují nadměrné množství mikroplastů do životního prostředí, nadále schvalovány k používání nebo že za takové pneumatiky bude nutné platit kompenzační platby. Vzhledem k tomu, že v současné době je jen málo pneumatik pod očekávanými limity, mohlo by to vést ke zvýšení nákladů. Tyto pneumatiky by tak mohly výrazně zdražit – jednak kvůli zvýšeným cenám surovin a jednak kvůli rostoucí poptávce v souvisejícící s jejich současnou sníženou dostupností.

V rámci posouzení významnosti bylo identifikováno významné riziko týkající se odsunu zdrojů. Nesplnění zákonných a obecných požadavků týkajících se vlastního výrobku koncernu může vést k tomu, že nebude povoleno jeho uvedení na trh. Kolísání a občasný nedostatek dostupnosti surovin potřebných k výrobě baterií, stejně jako zpřísnění zákonných předpisů týkajících se recyklace starých baterií, mohou vést k problémům s odbytem. Kromě toho mohou problémy, jako je omezená dostupnost recyklovaných materiálů a problémy s jejich kvalitou, způsobit, že navrhované zákonné kvóty recyklátů nebude dosaženo. Podle současného návrhu nové směrnice o vozidlech s ukončenou životností by to mohlo ve střednědobém horizontu zapříčinit, že vozidlo nezíská typové schválení v EU. Dále je třeba vyjasnit, jak bude v budoucnu regulován cíl oběhového hospodářství týkající se zákazu materiálů.

Vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem

Dopady a rizika identifikovaná v posouzení významnosti mají vliv na obchodní model, strategii a hodnotový řetězec koncernu. Nadřazené téma oběhového hospodářství a přísunu zdrojů je strategicky zakotveno v koncernové strategii udržitelnosti *regenerate+*. Klíčovými prvky jsou zde zvyšování míry recyklace materiálů, zavádění nových recyklačních technologií a používání sekundárních materiálů. Také v environmentální politice se zaměřujeme na další zlepšování účinnosti využívání zdrojů a na přístupy k opětovnému použití a recyklaci materiálů. Téma účinnosti využívání zdrojů je navíc zakotveno v kodexu chování pro obchodní partnery.

Koncern Volkswagen reaguje na vliv uvedených dopadů a rizik na svůj obchodní model, strategii a hodnotový řetězec v oblasti oběhového hospodářství a přísunu zdrojů níže uvedenými opatřeními, jejichž smyslem je snížit negativní dopady a rizika, resp. posílit pozitivní dopady.

Zjištěné dopady a rizika týkající se přísunu zdrojů, včetně využívání zdrojů, se vyskytují v předcházejících částech hodnotového řetězce a ve vlastním provozu koncernu. Zde by například mělo dojít k poklesu využívání primárních surovin, a to díky příklonu k recyklátům a obnovitelným surovinám, přičemž by měly být vytvořeny pracovní struktury napříč značkami pro oběhový a zdrojově šetrný způsob hospodaření. Dopady a rizika zjištěná v souvislosti s odsunem zdrojů ve spojitosti s výrobky a službami se týkají jak vlastního provozu koncernu, tak navazující části hodnotového řetězce. Při vývoji vozidel jsou přijímána opatření zaměřená na opravitelnost a recyklovatelnost a označování plastových dílů tak, aby je bylo možné později identifikovat a roztřídit podle druhu materiálu.

Dopady zjištěné v oblasti odpadů postihují celý hodnotový řetězec. Aby se jim zabránilo, recykluje se například výrobní odpad v závodech koncernu a zavádí se systém nakládání s odpady s cílem snížit množství odpadu a využít ten, kterému se nelze vyhnout. Množství odpadů se má dále minimalizovat uzavřením oběhu.

Zjištěným dopadům a rizikům čelí koncern prostřednictvím dalších opatření v průběhu celého životního cyklu výrobku, a tedy v celém hodnotovém řetězci. Patří sem mimo jiné orientace na nové oběhové obchodní modely, jež mají být prověřeny a zaváděny do praxe.

POLITIKA: VYUŽÍVÁNÍ ZDROJŮ A OBĚHOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Využívání zdrojů a oběhové hospodářství hrají klíčovou roli v koncernové strategii a iniciativě *regenerate+* a jsou zakotveny v odpovídající politice.

V rámci posouzení významnosti byly identifikovány dopady a finanční efekty pro téma oběhového hospodářství, které se týkají konkrétně přísunu zdrojů, včetně využívání zdrojů a odsunu zdrojů ve spojitosti s výrobky a službami, jakož i odpadů. Identifikované dopady a rizika řeší politika využívání zdrojů a oběhového hospodářství. Klíčovými prvky jsou uzavřený oběh materiálů, společný vývoj recyklačních technologií, využívání druhotných materiálů, zlepšení účinnosti zdrojů a opětovné použití a recyklace materiálů a součástí.

Zvyšování uzavřeného oběhu materiálů pomáhá snižovat negativní dopady spotřeby zdrojů na životní prostředí a čelit nedostatku surovin. Oběhové hospodářství je tak pro koncern Volkswagen klíčovým tématem udržitelnosti. Uvedený vývoj zároveň skýtá řadu příležitostí – díky inovacím v oblasti návrhu materiálů, recyklačních technologií a obchodních modelů podporuje vznik nových technologií.

Šetření zdrojů, druhotné suroviny, udržitelný nákup a obnovitelné suroviny

V rámci dimenze příroda strategie *regenerate+* pracujeme na neustálém snižování poptávky po primárních surovinách. Vzhledem k omezenosti přírodních zdrojů a sociálním a ekologickým důsledkům těžby surovin je rozvoj oběhového hospodářství klíčovým tématem udržitelnosti. Důraz je přitom kladen především na šetření zdroji.

Oběhové hospodářství je základním prvkem environmentálního programového prohlášení goTOzero, které je základem strategického uspořádání této oblasti činnosti. V rámci tohoto prohlášení si koncern Volkswagen stanovil cíle, mezi něž patří další zlepšování účinnosti využívání zdrojů a podpora opětovného využívání a recyklace materiálů a vody. Toho má být dosaženo používáním recyklovaných materiálů a obnovitelných surovin, jakož i vytvářením uzavřeného oběhu materiálů a vody.

Efektivní využívání zdrojů je rovněž předmětem části politiky ochrany životního prostředí. ECMS koncernu Volkswagen zahrnuje procesy, které podporují ekologické nakládání s odpady ve výrobě, recyklaci odpadů a využívání druhotných surovin.

Další témata, která přispívají k oběhovému hospodářství, jsou zakotvena ve strategické vizi továrny s nulovým dopadem na životní prostředí. Ústředním bodem je zde materiálová účinnost. Výrobní procesy musí být navrženy tak, aby se materiály využívaly a znovu používaly efektivně a udržitelně, aby se snížil objem odpadu na minimum a vzniklý odpad se recykloval.

Aspekty oběhovosti a ekologičnosti vozidel jsou do našeho uvažování zahrnuty již od fáze vývoje. Koncern Volkswagen proto požadavky na vývoj vozidel a jejich komponentů konkretizuje ve svých ekologických normách. Za zmínku v této souvislosti stojí zejména standard „Požadavky na recyklaci vozidel, použití recyklátů, typová zkouška recyklovatelnosti", který obsahuje doporučení a pokyny týkající se konstrukce pro oběhové hospodářství.

Mezi další požadavky patří přednostní používání recyklátů, pokud jsou technicky vhodné a dostupné po celou dobu životnosti, a také zákonem vyžadované označování plastů v souladu s mezinárodně platnými normami ISO.

Témata účinného využívání zdrojů, oběhového hospodářství a nakládání s odpady jsou ústředními součástmi kodexu chování pro obchodní partnery. Obchodní partneři by měli přijmout vhodná opatření k zajištění efektivního využívání energie, vody a surovin, obnovitelných zdrojů a minimálního poškozování životního prostředí a zdraví. Dále je nabádá, aby přijali vhodná opatření k předcházení vzniku odpadů, k opětovnému využívání zdrojů, zajištění recyklace a likvidace zbytkového odpadu, chemických látek a odpadních vod bezpečným a ekologicky šetrným způsobem. Taková opatření mohou být přijata ve fázi vývoje či výroby, během

životnosti výrobku nebo recyklace na konci jeho životnosti, jakož i při dalších činnostech. Obchodní partneři musí rovněž dodržovat mezinárodní úmluvy o přeshraničním pohybu nebezpečných odpadů (více informací naleznete v části „Opatření a zdroje: využívání zdrojů a oběhové hospodářství"). Pokud je to technicky možné a ekonomicky únosné, doporučuje koncern Volkswagen obchodním partnerům, aby ve svých procesech využívali druhotné materiály. Měli by znát a uvádět podíl recyklovaného obsahu ve svých výrobcích. Kromě toho by se měli snažit zavádět a podporovat uzavřené systémy recyklace.

CÍLE: VYUŽÍVÁNÍ ZDROJŮ A OBĚHOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Nadřazené cíle

Nadřazený ukazatel snížení zátěže na životní prostředí při výrobě (UEP) zohledňuje mimo jiné množství odpadu určeného k likvidaci na jedno vozidlo. Cíl UEP proto představuje pro závody pobídku ke snižování objemu odpadu.

Metoda bodování dopadu navíc zahrnuje veškerý odpad z výroby. Ukazatel hodnotí dopady na životní prostředí, které vznikají při přepravě nebo likvidaci výrobního odpadu a manipulaci s ním. Nadřazená cílová hodnota pro metodu bodování dopadu dále napomáhá zlepšit nakládání s odpady tím, že odměňuje kvalitnější procesy zpracování odpadů.

Kontrolní seznam lokality má na oběhové hospodářství ve výrobě jasnou vazbu prostřednictvím oblasti činností „materiál". Patří sem například zavedení recyklace v uzavřeném cyklu, dosažení nulového množství odpadu ke skládkování a tím úplná eliminace ukládání odpadů specifických pro výrobu na skládky a nahrazení jednorázových obalů obaly opakovaně použitelnými. Cíle stanovené pro plnění kontrolního seznamu lokalit představují pro výrobní závody pobídku ke zvyšování účinnosti využívání zdrojů a uzavírání materiálových cyklů.

Zvyšování podílu oběhových materiálů ve vozidlech

Cílem koncernu Volkswagen je využívat od roku 2040 ve svých vozidlech 40 % oběhových materiálů (s výjimkou Číny). Díky intenzivnějšímu využívání obnovitelných, recyklovaných a znovu zpracovaných materiálů chce koncern Volkswagen významně přispět k oběhovému hospodářství, snížit spotřebu primárních surovin a prodloužit životnost cenných zdrojů.

Volkswagen navíc intenzivně pracuje na splnění budoucích zákonných cílů, které se týkají zlepšení udržitelnosti a ekologické šetrnosti jeho produktů. Podle návrhu nařízení o požadavcích na konstrukci vozidel s ohledem na oběhové hospodářství a likvidaci starých vozidel by od roku 2032 měl být v nových vozidlech obsažen určitý podíl recyklovaného plastu z odpadu od spotřebitelů (PCR), přičemž definovaný podíl by měl pocházet ze starých vozidel (vozidel s ukončenou životností, ELV).

Další cíl nového nařízení o bateriích se týká bateriových článků v elektrických vozidlech. Od roku 2031 musí 6 % lithia, 16 % kobaltu a 6 % niklu pocházet z vyřazených vysokonapěťových baterií nebo odpadu z jejich výroby.

Udržitelné získávání a využívání obnovitelných zdrojů

Koncern Volkswagen hodlá zvýšit využívání oběhových materiálů, přičemž klíčovou roli hraje rostoucí zastoupení obnovitelných zdrojů. Udržitelnému získávání zdrojů může napomáhat stanovený cíl ratingu udržitelnosti (S-Rating) (více informací viz kapitola „Pracovníci v hodnotovém řetězci“). Tímto hodnocením se ověřuje míra dodržování požadavků Volkswagenu na udržitelnost u přímých dodavatelů s vysokým rizikem v oblasti udržitelnosti. Stanovili jsme si, že do roku 2040 bude 95 % našich přímých dodavatelů na základě obratu vykazovat pozitivní S-Rating (skóre A nebo B). Jako průběžný cíl si klademe dosažení 85 % v roce 2025.

Požadavky na udržitelnost pro dodavatele

V souladu s cílem zvýšit počet dodavatelů s environmentální certifikací (viz část „Nadřazené cíle a ukazatele“ v kapitole „Úvod do environmentálního řízení“) má být do roku 2040 95 % dodavatelů koncernu Volkswagen, kteří provozují výrobní závod s více než 100 zaměstnanci, certifikováno v souladu se systémem environmentálního managementu ISO 14001 nebo EMAS.

Zvýšení oběhového návrhu výrobků

Volkswagen si zatím nestanovil žádné měřitelné cíle ve smyslu ESRS orientované na výsledek, pokud jde o rozšiřování oběhového návrhu výrobků. Oběhové hospodářství se obecně zaměřuje na používání oběhových materiálů. Vozidla jsou již vyvíjena na základě oběhových kritérií s ohledem na celý jejich životní cyklus. Přitom se dbá na recyklovatelnost materiálů a na předcházení vzniku škodlivých látek (více informací naleznete v částech „Politika: využívání zdrojů a oběhové hospodářství“ a „Opatření a zdroje: využívání zdrojů a oběhové hospodářství“).

Přiřazení cílů k hierarchii způsobů nakládání s odpady

Koncern Volkswagen vychází při nakládání s odpady z hierarchie způsobů nakládání s odpady. Nejvyšší prioritu má předcházení vzniku odpadů. Pokud vzniku odpadu nelze zabránit, musí být podroben recyklaci s co nejvyšší možnou mírou využití. Nižší úrovně hierarchie způsobů nakládání s odpady předpokládají likvidaci formou spalování a jako poslední možnost skládkování.

Hierarchie způsobů nakládání s odpady je zohledněna také v metodě bodování dopadu. Odpady s nižším dopadem na životní prostředí mají nižší ekologické faktory než odpady s potenciálně vysokým dopadem na životní prostředí. Cílová hodnota bodování dopadů proto motivuje k recyklaci s vyšší přidanou hodnotou.

OPATŘENÍ A ZDROJE: VYUŽÍVÁNÍ ZDROJŮ A OBĚHOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Příspěvek k oběhovému hospodářství

Po dosažení co nejdelší životnosti nabývá na významu recyklace materiálů. Vozidla již nyní dosahují dlouhé životnosti, přičemž průměrné stáří vozidla ke konci jeho životnosti činí v Evropě podle údajů vnitrostátních orgánů 14 až 20 let. První kroky v souvislosti s oběhovým hospodářstvím se soustředily na baterie, ocel, hliník a plasty. Získané poznatky se použijí k dalšímu rozvoji strategie oběhového hospodářství a při návrhu nových obchodních modelů. V tématu oběhového hospodářství jde také o posílení odolnosti podniku a minimalizaci závislostí. Toho koncern Volkswagen dosahuje zejména uzavřeným oběhem materiálů.

Za účelem správy rozvíjených témat byly na úrovni koncernu vytvořeny pracovní struktury napříč divizemi a značkami. Navazují na práci výborů, včetně řídícího výboru koncernu pro životní prostředí a energetiku, řídícího výboru koncernu pro recyklaci výrobků a platformy koncernu pro udržitelnost výrobků. Kromě toho jsou informace sdíleny mezi zaměstnanci oddělení nakládání s odpady, kteří se na úrovni koncernu pravidelně scházejí. Volkswagen do budoucna hodlá ještě intenzivněji usilovat o přechod k ekonomicky a ekologicky šetrnému oběhovému podnikání s účinným využíváním zdrojů. Za tímto účelem spoléhá na spojenectví a realizaci společných projektů s různými partnery, jako jsou dodavatelé, výrobci zařízení, recyklační odvětví a univerzity.

V této souvislosti lze vyzdvihnout mimo jiné dvě aliance pro udržitelnou těžbu surovin: Global Battery Alliance (GBA) a Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA). Udržitelné využívání zdrojů zahrnuje těžbu těchto surovin za spravedlivých a humánních podmínek a jejich efektivní využívání. Proto koncern Volkswagen podporuje Global Battery Alliance, partnerství více než 140 společností, vládních a nevládních organizací

a výzkumných pracovníků. Jejími hlavními cíli jsou sociálně a ekologicky odpovědná těžba surovin, přechod na oběhové hospodářství dosažený opětovným využitím a recyklací, spolu s inovacemi v celém hodnotovém řetězci. Tato aliance firem, těžebních společností a neziskových organizací pracuje na zavádění společných standardů pro lepší podmínky v průmyslové těžbě – například s ohledem na bezpečnost a ochranu zdraví na pracovišti či ochranu životního prostředí. Standardy IRMA jsou postupně začleňovány do vlastního dodavatelského řetězce koncernu Volkswagen.

Opatření v rámci celého životního cyklu

Mezi nejdůležitější opatření, která je třeba přijmout k realizaci strategické orientace na oběhové hospodářství, patří další vyjasnění cílů a ukazatelů a také uplatňování oběhových obchodních modelů. Týká se to nejdůležitějších komponent a materiálů, jako jsou baterie, ocel, hliník a plasty. Vedle stávajících ukazatelů (DCI, UEP) přijalo představenstvo ve vykazovaném období soubor ukazatelů zaměřených na oběhové hospodářství, konkrétně na používání oběhových materiálů na úrovni vozidel. Daný soubor ukazatelů se bude používat také při výrobě baterií a hodnocení dosaženého pokroku v této oblasti. Příslušné údaje budou později zveřejněny.

Aby koncern oběhové podnikání posiloval, snaží se ve zvýšené míře využívat materiálový oběh ve výrobních procesech, jelikož recyklace je důležitým prostředkem ke snížení dopadu na životní prostředí a zachování zdrojů. Oběh materiálu se intenzivně využívá například při recyklaci hliníku nebo odpadů.

Pro koncern Volkswagen začíná recyklace již ve fázi vývoje nového vozidla. Zde se zaměřujeme na recyklovatelnost materiálů a zamezení vzniku škodlivin. Koncern rovněž vydává doporučení týkající se opravitelnosti materiálů. Z tohoto důvodu jsou všechny komponenty vyrobené z plastů označeny v souladu s mezinárodními normami ISO, aby bylo možné plasty později identifikovat a rozdělit dle typu. Environmentální norma pro vozidla navíc obsahuje konstrukční doporučení, která umožňují efektivnější oddělení materiálů po skončení životnosti vozidla. Stejně tak lze později z vozidla s ukončenou životností odstranit všechny kapaliny a demontovat velké množství součástí.

Volkswagen ve svých ekologických normách pro obchodní partnery požaduje využívat druhotné materiály získané z výrobního odpadu (recykláty z odpadu ke zpracování), resp. z výrobků po skončení jejich životnosti (tj. recyklovaného plastu z odpadu od spotřebitelů), pokud splňují totožné kvalitativní standardy jako primární materiály a jsou k dispozici v dostatečném množství po dobu životnosti.

Udržitelné dodavatelské řetězce

V oblasti udržitelnosti koncernového zásobování byl v roce 2022 zahájen komplexní strategický program, jehož cílem je mimo jiné neustálé posilování udržitelnosti. Zaměřuje se na témata oběhového hospodářství a klimatické neutrality, spravedlnosti a rovnosti a globálního řízení. První hlavní téma zahrnuje iniciativy a projekty týkající se dekarbonizace, oběhového hospodářství, účinného využívání zdrojů a biologické rozmanitosti. Dalšími prioritami jsou realizace projektů a partnerství v oblasti oběhového hospodářství a snižování emisí CO_2ekv. v dodavatelském řetězci.

Volkswagen si je vědom, že obchodní činnost jeho dodavatelů může mít dopad na zdraví člověka a životní prostředí. Za tímto účelem zveřejnil v roce 2021 první z nyní již každoročních zpráv o odpovědném nakládání se surovinami. Obsahuje podrobné informace o metodikách a činnostech koncernu Volkswagen v rámci systému řízení náležité péče o suroviny.

Koncern Volkswagen využívá odpovědné dodavatelské řetězce 18 vysoce rizikových surovin, včetně surovin pro výrobu baterií a prvků vzácných zemin. Pokud jde o vzácné zeminy, spolupracujeme od roku 2022 s mezinárodními zástupci z průmyslu, ministerstev, vědy a techniky. V rámci mezioborových iniciativ mají být stanovena konkrétní kritéria udržitelnosti, jež budou implementována v celém dodavatelském řetězci. Totéž platí pro možnosti auditu. V rámci iniciativy DRIVE Sustainability byla zkoumána rizika týkající se lidských práv a životního prostředí pro dodavatelské řetězce vzácných zemin. Na základě systematické analýzy mají být preventivně odstraňována sociální a ekologická rizika i korupce v dodavatelském řetězci. Provedená analýza by také měla pomoci odhalit a řešit porušování předpisů ze strany dodavatelů a neustále zlepšovat jejich působení, co se udržitelnosti týče. Systém odpovědného fungování dodavatelského řetězce koncernu Volkswagen (ReSC) obsahuje pro tento účel navzájem provázané prvky.

Například od začátku roku 2022 existují materiálové specifikace pro kůži, přičemž jejich dodržování je od dubna 2022 povinné pro všechny dodavatele, kteří uzavírají nové smlouvy. Na základě těchto specifikací je vyžadováno jak zveřejnění země původu suroviny, tak předložení specifického certifikátu udržitelnosti (např. Leather Working Group). Tímto způsobem koncern Volkswagen zavazuje své dodavatele k dodržování odpovídajících životních podmínek zvířat a k zajištění odpovědné výroby a zpracování kůže. Mimo jiné musí dodržovat přísná kritéria týkající se spotřeby vody a zamezení její kontaminace při procesu činění.

Kůže je jedním z 18 materiálů, které koncern Volkswagen definuje jako vysoce rizikové. Specifikace udržitelných usní byly vytvořeny s cílem zajistit odpovědný nákup kůže z hlediska ekologických a sociálních aspektů a snížit identifikovaná rizika Volkswagen proto požaduje transparentní a odpovědné dodavatelské řetězce surovin jako závaznou podmínku pro veškeré budoucí nabídky (globální i plánované) nakupovaných usní, včetně přímých a nepřímých množství. Dodavatelé jsou tak povinni dodržovat specifikační dokument „Udržitelná kůže" a před podáním nabídky toto patřičně doložit.

Využívání obnovitelných surovin

Za účelem snižování spotřeby zdrojů začíná koncern Volkswagen používat suroviny z obnovitelných zdrojů již od fáze návrhu vozidla. Kde je to možné, využívají koncernové značky například přírodní vlákna lnu, bavlny, dřeva a celulózy.

Používání recyklátů ve vozidlech

Používání co nejvyššího podílu recyklovaných materiálů je pro koncern Volkswagen velmi důležité. Ekologické normy koncernu Volkswagen rovněž stanoví, že recykláty nebo materiály s obsahem recyklátů mají být přednostně uplatňovány místo jiných materiálů, je-li to technicky možné. V modelové řadě ID. nacházejí recyklované materiály uplatnění například ve stropním čalounění, látkách, koberečcích, sedadlech, obložení dveří a dekoračních panelech. Některé textilie sedadel pro jednotlivé řady výbavy jsou vyrobeny až ze 100% recyklovaného PET, většinou z použitých plastových lahví.

Volkswagen zkoumá řadu slibných přístupů a zavádí je do sériové výroby s cílem dále snižovat svou ekologickou stopu. Zaměřuje se přitom na materiály bez obsahu látek živočišného původu a na recyklované materiály pro vnitřní vybavení. U plně elektrických modelů značky Volkswagen je proto v plánu používat v interiéru v maximální možné míře jako alternativu materiály bez obsahu látek živočišného původu. Například

v potazích sedadel modelu ID. Buzz People ve výbavách Design a Comfort se používají alternativní materiály z recyklovaného plastu vyloveného z moří nebo starých PET lahví (přibližně 63 kusů 0,5l lahví). Povrchový materiál potahu sedadla je vyroben z příze Seaqual®, která obsahuje 10 % odpadu z oceánů a 90 % recyklovaného PES. Díky tomu se při výrobě ušetří 32 % emisí CO_2ekv. ve srovnání s tradičními povrchovými materiály. Recyklovaný obsah potahů sedadel z materiálu ArtVelours Eco® činí 71 %.

Recyklované materiály jsou použity také ve vozidle ID.7. Materiály z recyklovaných výrobků se používají na některé potahy sedadel, podlahové krytiny, povrchy a střešní obložení vozu. Například stropní obložení „Anmut", koberec „Dilours" a rohože jsou z téměř 100 % vyrobeny z recyklovaného PET. Art-Velours Eco je z 71 % vyroben z PET lahví a použitých triček. Mezi highlighty interiéru – v závislosti na výbavě – patří umělá kůže ArtTex nebo mikrovláknová tkanina Art-Velours Eco, mimo jiné na středové konzoli a vnitřním obložení dveří. Oba materiály vypadají stejně elegantně jako kůže a nabízejí podobný pocit na dotek. Používají se změkčovadla na biologické bázi, což je důležitý krok směrem k větší udržitelnosti.

Vlastní kompetence v oblasti recyklace baterií a šetření zdrojů

Koncern Volkswagen se od roku 2009 intenzivně zabývá výzkumem, vývojem a ověřováním procesů, koncepcí a strategií recyklace baterií. V současné době ověřuje možnosti strategického partnerství s mnoha subjekty v hodnotovém řetězci baterií, aby mohl komplexně uzavřít cyklus pro celý koncern. Na začátku roku 2021 otevřel Volkswagen v Salzgitteru své první pilotní zařízení na recyklaci vysokonapěťových baterií. Snahou je docílit průmyslového využití cenných surovin, jako je lithium, nikl, mangan a kobalt, v uzavřeném cyklu a také hliníku, mědi a plastů. Kromě toho jsou vyvíjeny různé koncepce vybíjení a demontáže baterií a zároveň se zkoumá další recyklovatelnost materiálů baterií. Zařízení bylo zpočátku navrženo tak, aby v pilotním provozu zvládalo recyklovat až 3 600 bateriových systémů ročně. Dlouhodobým cílem je vyvinout uzavřený materiálový okruh pro vysokonapěťové baterie, který podpoří zásobování vlastních dodavatelských řetězců koncernu co nejudržitelnějšími surovinami.

Volkswagen je jedním z mála výrobců automobilů na světě, který se baterií jako klíčovou technologií elektromobility zabývá od začátku do konce – od získávání surovin až po recyklaci. Továrny na výrobu článků PowerCo hrají v této ambici klíčovou roli a navrhují se tak, aby maximalizovaly využití materiálů v rámci výroby prostřednictvím recyklace výrobního odpadu v blízkosti závodu. Společnost PowerCo rovněž plánuje systematické využívání recyklátů a ve spolupráci s koncernem Volkswagen pokračuje ve zkoumání možností recyklace baterií po skončení jejich životnosti.

Ve vykazovaném období probíhala výstavba tří závodů na výrobu bateriových článků ve vlastnictví koncernu, včetně hlavního závodu v Salzgitteru v Německu, ve španělské Valencii a v kanadském St. Thomas. Každý závod bude navíc využívat elektřinu vyrobenou s nízkými emisemi CO_2 a bude navržen pro budoucí recyklaci v uzavřeném cyklu, tj. recyklaci v rámci oběhového hospodářství. Oběhové hospodářství bude nejprve zavedeno pro NMP a katodové aktivní materiály.

V nástrojovém kompetenčním centru v Salzgitteru byly s ohledem na opětovné využití dosud zpracovávány nástroje k výrobě motorů. Stávající know-how v oblasti přípravy výrobních nástrojů má být do budoucna využito také při výrobě bateriových článků.

Kromě snah o recyklaci baterií se pracuje také na dalších řešeních zaměřených na šetření zdrojů, například u modelu ID.7. Aktuálně jsou vyvíjena inteligentní řešení šetření zdrojů pro baterie elektromobilů.

Uzavřený oběh hliníku

Projekt uzavřeného oběhu hliníku, který byl v roce 2017 zahájen v závodě Audi v Neckarsulmu/Německo, je první uzavřenou smyčkou oběhu hliníku, která byla realizována napříč společnostmi. Odpad z hliníkových plechových dílů z lisovny se posílá přímo zpět dodavatelům, kteří jej recyklují a využívají k výrobě nového materiálu pro lisovnu Audi. V porovnání s použitím primárního hliníku může recyklace hliníkového odpadu ušetřit až 95 % energie spotřebované při výrobě. Tímto způsobem omezuje Audi emise CO_2ekv. a snižuje množství potřebných primárních surovin. Kromě závodů Audi v Ingolstadtu/Německo, Neckarsulmu/Německo, Györu/Maďarsko a závodu sdružujícího více značek v Bratislavě/Slovensko jsou od roku 2024 součástí uzavřeného hliníkového cyklu také závody Audi/Münchsmünster a Volkswagen/Emden v Německu.

Interní a externí recyklace výrobního odpadu

Odpady s recyklovatelným obsahem vznikající ve výrobě jsou stále častěji začleňovány do recyklačních procesů uzavřeného cyklu. Například všechny hliníkové třísky ze závodu v Kasselu/Německo putují zpět do slévárny. Každý den se v Kasselu vyprodukuje téměř 15 t hliníkových třísek, jež jsou následně roztaveny. Podle odhadů tato alternativa k běžné výrobě hliníku z primárních surovin snižuje energetickou náročnost až o 2 000 MWh ročně a emise CO_2 přibližně o 800 t ročně.

Kromě toho se v závodě Volkswagen ve Wolfsburgu zpracovávají plastové odpady, které vznikají při výrobě benzínových nádrží (koextruze), a používají se k výrobě dieselových nádrží (monoextruze). Výsledkem je, že v roce 2023 bylo možné znovu použít více než 400 t materiálu na plastové nádrže, který by jinak byl odvezen na skládku.

Koncern Volkswagen se snaží recyklační procesy dále optimalizovat, a proto se aktivně podílí na veřejně financovaných výzkumných projektech v oblasti recyklačních technologií. Tyto projekty probíhají ve spolupráci s partnery, jako jsou univerzity a výzkumné instituce po celém Německu, a jejich cílem je zlepšit a automatizovat jednotlivé kroky procesu. Týká se to například demontáže baterií nebo vícenásobné recyklace surovin.

Příkladem je výzkumné konsorcium HVBatCycle. Vzniklo v roce 2023 a je financováno spolkovým ministerstvem hospodářství a ochrany klimatu (BMWK). Fungovat má tři roky. Pod vedením koncernu Volkswagen chce konsorcium prokázat, že nejcennější součásti trakčních baterií lze recyklací několikrát po sobě obnovit a znovu použít. Cílem je trvale získávat zpět cenné materiály a tím přispívat k větší udržitelnosti a vyšší bezpečnosti dodávek.

Na výzkumu oběhu materiálů v automobilovém průmyslu se podílí také Open Hybrid LabFactory (OHLF) ve Wolfsburgu. Tento výzkumný areál, financovaný spolkovým ministerstvem pro vzdělávání a výzkum (BMBF), poskytuje platformu pro dialog mezi vědou a průmyslem, s cílem urychlit výzkumné aktivity a jejich implementaci do sériové výroby. Práce OHLF je rozdělena do čtyř oblastí výzkumu: design pro oběhové hospodářství, procesy pro reverzní výrobu, koncepce oběhových materiálů a analýza a návrh systémových celků.

Nakládání s odpady

Postup koncernu Volkswagen při likvidaci odpadů ve výrobě je zaměřen na průběžné snižování množství odpadů, kvalitní recyklaci nevyhnutelných odpadů a uzavírání koloběhu materiálů. Věnujeme pozornost předcházení vzniku odpadů optimalizací výrobních a pomocných procesů a zvyšováním úrovně využití materiálů (materiálové účinnosti), upřednostňováním opětovného využití odpadů a snižováním množství odpadů určených k likvidaci. K optimalizaci nakládání s odpady se stále častěji používají digitální systémy pro nakládání s odpady. Tyto systémy usnadňují řízení procesů odpadového hospodářství a státní kontrolu likvidace zejména nebezpečných odpadů.

Pro účely recyklace odpadních surovin, jako je papír, plasty, dřevo, elektronické součástky nebo kov, zavedlo oddělení nákupu na úrovni celého koncernu vyhraněný systém. Zamezit vzniku plastového odpadu si klade za cíl projekt Zero Plastic Waste. Zahrnuje mimo jiné recyklaci plastového odpadu při výrobě naftových nádrží.

Nakládání s odpady tvoří také součást kodexu chování pro obchodní partnery. Podle něj mají obchodní partneři přijmout vhodná a přiměřená opatření k prevenci vzniku odpadů, opětovnému využití zdrojů, recyklaci a bezpečné a ekologické likvidaci zbytkového odpadu, chemikálií a odpadních vod. Taková opatření mohou být uplatňována ve fázi vývoje nebo výroby, během používání výrobků a jejich recyklace po skončení životnosti, jakož

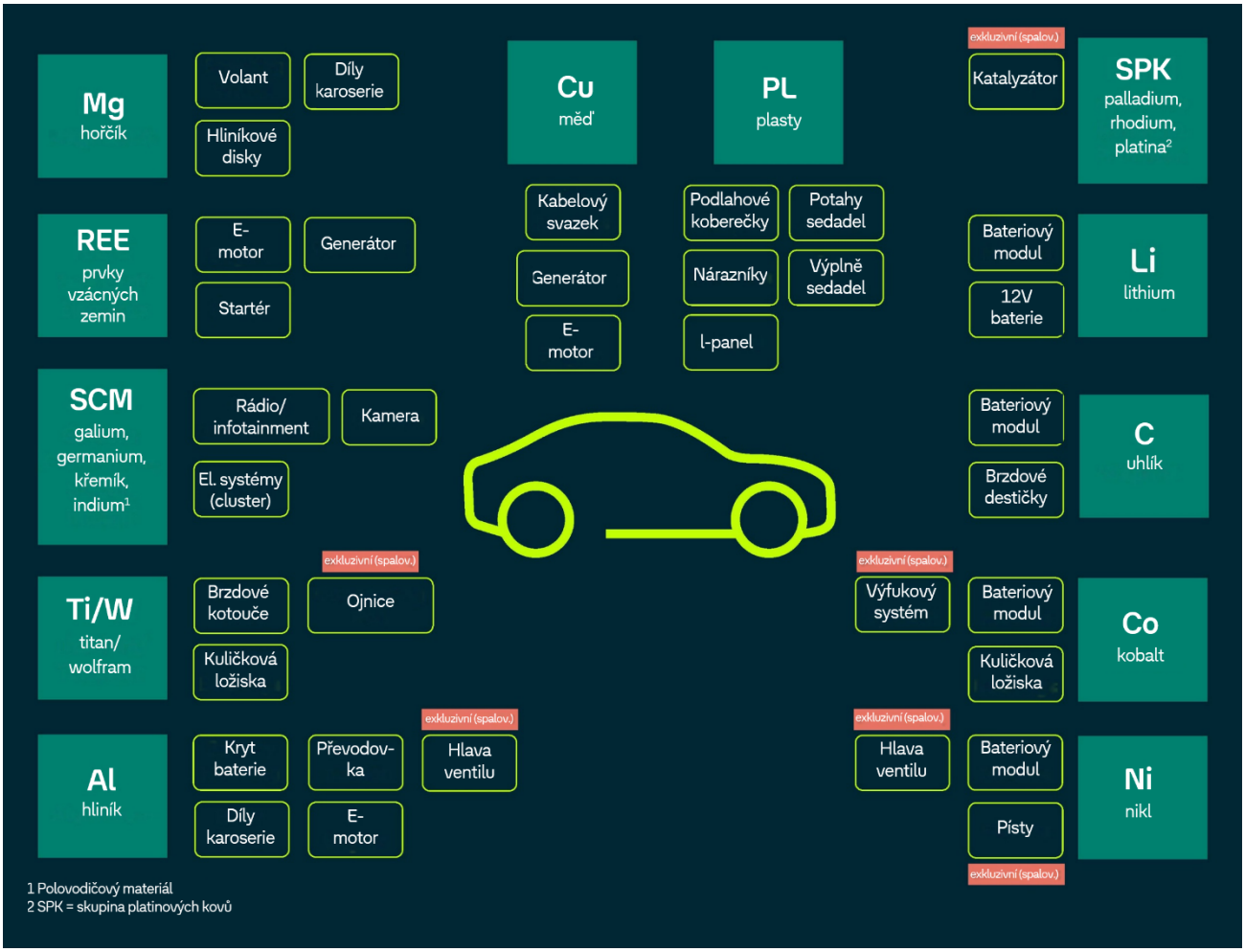
i při jiných činnostech. Naši obchodní partneři jsou zejména povinni dodržovat platné národní a mezinárodní úmluvy týkající se odpadů, například Basilejskou úmluvu o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování z roku 1989, a další platné úmluvy a právní předpisy na národní i mezinárodní úrovni.

UKAZATEL: VYUŽÍVÁNÍ ZDROJŮ A OBĚHOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Přísun zdrojů

Přísun materiálu a výrobků

Vozidlo se obecně skládá z přibližně 10 000 jednotlivých dílů. Z hlediska kritičnosti surovin, rizikovosti dodavatelského řetězce a významu pro udržitelnost se lze zaměřit zejména na následující součásti (viz schéma): volanty, hliníkové disky kol, hliníkové vnější díly, vysokonapěťové baterie, permanentní magnety, generátory, kabelové svazky, brzdové kotouče, skupiny materiálů relevantní pro polovodiče (např. infotainment, řídicí jednotky nebo rádio), katalyzátory a moduly sedadel (pěnové výplně a potahy). Koncern Volkswagen každoročně nakupuje širokou škálu surovin, komponentů a dalšího zboží.



Kritické suroviny a prvky vzácných zemin v provozu a hodnotovém řetězci

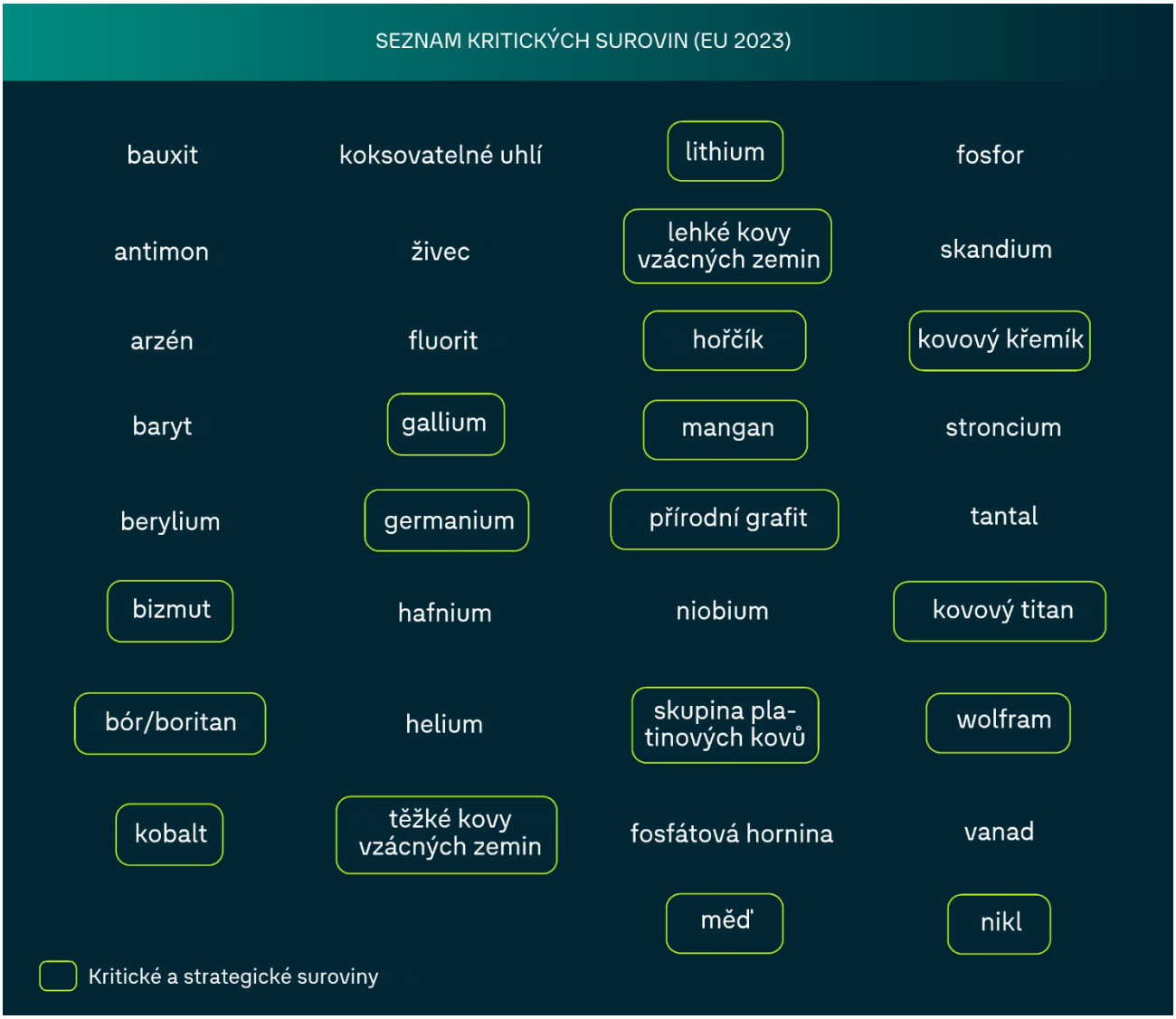
Jak již bylo uvedeno v části „Opatření a zdroje: využívání zdrojů a oběhové hospodářství“, koncern Volkswagen využívá suroviny z obnovitelných zdrojů, aby snížil spotřebu zdrojů. Kde je to možné, využívají koncernové značky například přírodní vlákna lnu, bavlny, dřeva a celulózy. Tyto materiály lze použít, pokud splňují všechny technické požadavky a v průběhu životního cyklu vykazují lepší vlastnosti než konvenční materiály.

Elektrické pohony jsou důležitým krokem k nízkoemisní mobilitě a přispívají tak k ochraně klimatu. Zároveň se při jejich výrobě dostávají do oběhu jiné komponenty než při výrobě konvenčních vozidel, například vysokonapěťové baterie. Suroviny v nich obsažené jsou cenné a jejich setrvání v oběhu je z mnoha důvodů důležité. Vícenásobné využití surovin pro baterie pomáhá koncernu Volkswagen mimo jiné snižovat jeho uhlíkovou stopu.

Koncern Volkswagen chce dostát své roli v odpovědném získávání surovin v automobilovém průmyslu. Za tímto účelem zveřejnil v roce 2021 první z nyní již každoročních zpráv o odpovědném nakládání se surovinami. Celkem se systém řízení v současné době vztahuje na 18 surovin. Patří mezi ně suroviny pro výrobu baterií –

kobalt, lithium, nikl a grafit, konfliktní suroviny, tj. cín, wolfram, tantal a zlato (3TG), dále hliník, měď, kůže, slída, ocel, přírodní kaučuk, skupina platinových kovů a vzácné zeminy a nově přidané suroviny bavlna a hořčík.

Pokud jde o nákup, aktuálně se přímo nakupují mimo jiné ocel, skupina platinových kovů (PGM), hliník a plasty (obojí pouze pro vlastní výrobu) a kůže. Vzhledem k rostoucí složitosti dodavatelských řetězců a geopolitickým problémům, jakož i problematické dostupnosti materiálů v posledních letech, je nutné rozšířit škálu přímo nakupovaných surovin a definovat účinnou strategii ochrany materiálů v rámci koncernu. Plánuje se zavést nákup surovin na koncernové úrovni, který zajistí kritické a strategické suroviny (obsažené v klíčových komponentech). Strategicky bude spravováno devět různých skupin surovin, konkrétně hořčík, prvky vzácných zemin, hliník, polovodičové materiály (galium, germanium, křemík a indium), wolfram, titan, recyklované materiály (plasty a hliník), měď, plasty (primární výroba) a PGM. Definice uvedených skupin vychází z interní analýzy kritičnosti, která zohledňuje šestici různých kritérií a jejich ekonomický význam. Výsledky byly následně porovnány se seznamem kritických surovin z nařízení EU o kritických surovinách a odpovídajícím způsobem validovány (viz schéma).



Zdroj: Studie o kritických surovinách pro EU – 2023

Voda v provozních procesech a hodnotovém řetězci

Většina spotřeby vody připadá na dodavatelský řetězec, zejména na těžbu a zpracování surovin. Prostřednictvím kodexu chování pro obchodní partnery ovlivňuje koncern Volkswagen dodavatelský řetězec a vyžaduje od svých dodavatelů, aby nezpůsobovali znečištění vody ani její nadměrnou spotřebu, které by mohly vést k významnému narušení přírodních zdrojů potravin a pitné vody nebo zdraví lidí. Přibližně 42,3 % (cca 14,5 mil. m³) spotřeby vody v rámci koncernu připadá na závody v oblastech s vysokým až extrémním nedostatkem vody (další informace o hospodaření s vodou jsou uvedeny v kapitole „Opatření a zdroje: voda“ v části „Voda“).

Nové výrobní závody ve vykazovaném období

Ve vykazovaném období nebyly otevřeny žádné nové výrobní lokality, takže v tomto ohledu nedošlo k žádnému významnému přísunu zdrojů.

Metodika evidence kvantitativních přísunů zdrojů na základě přístupu využívajícího referenční vozidlo

Přísun zdrojů pro podnikání související s vozidly ve vykazovaném období 2024 byl vypočten za pomoci přístupu založeného na referenčním vozidle/výstupu. Při tom se z materiálů použitých ve vozidle zpětně vypočítávají materiály použité při výrobě vozidla, aby bylo možné kvantitativně zaznamenat přírůstky zdrojů. Jako referenční vozidla byly vybrány modely osobních automobilů Tiguan a ID.4, které patřily mezi nejvíce vyráběná vozidla ve vykazovaném období.

Pokud jde o konfiguraci vozidel, byly použity nejreprezentativnější výbavy na základě údajů o prodeji. Maximální hmotnost vozidla byla zvolena dle konzervativního odhadu.

Z důvodu nedostatečné dostupnosti údajů není pro rok 2024 zohledněn odpad vznikající při výrobě.

Referenční modely jsou váženy na základě výrobních množství ve vykazovaném období a extrapolovány podle poměru mezi výrobou modelů se spalovacím motorem a modelů s bateriovým elektrickým pohonem, aby bylo možné určit klíčové ukazatele přírůstku zdrojů.

CELKOVÁ HMOTNOST POUŽITÝCH VÝROBKŮ A MATERIÁLŮ

		2024	
	Jednotka	Bateriová elektrická vozidla	Vozidla se spalovacími motory
Hmotnost výrobků a použitých technických a biologických materiálů celkem	tuny	1 185 989	8 639 279
Hmotnost technických materiálů	tuny	1 184 705	8 622 786
Hmotnost biologických materiálů	tuny	1 283	16 493
Podíl udržitelným způsobem získávaného biologického materiálu	%	0,0	0,12
Hmotnost použitých, znovu použitých nebo recyklovaných sekundárních komponentů, výrobků a materiálů (minimální až maximální)	tuny	147 764 – 295 493	1 413 941 – 2 264 010
Procento použitých, znovu použitých nebo recyklovaných sekundárních komponentů, výrobků a materiálů	%	12,5 – 24,9	16,4 – 26,2

Informace o přísunu zdrojů ostatních značek koncernu Volkswagen (Porsche a TRATON GROUP) naleznete na konci této kapitoly. Pro společnost MAN Energy Solutions nejsou za účetní období roku 2024 k dispozici žádné kvantitativní údaje o přísunech zdrojů.

Metodika evidence technických a biologických materiálů a výrobků

Ke stanovení technických a biologických materiálů a výrobků je rovněž uplatňován přístup založený na referenčním vozidle. Materiály jsou evidovány v souladu s klasifikací materiálů VDA 231-106. Kategorie VDA 1 až 9 zahrnují technické materiály, například ocel a polymerní materiály, s výjimkou kategorie 7.1, která zahrnuje biologické materiály (jako je kůže a dřevo).

Metodika evidence udržitelným způsobem získávaných biologických materiálů

Výše popsaný přístup založený na referenčním vozidle je uplatňován rovněž při kalkulaci udržitelně získávaných biologických materiálů. Pro určení biologických materiálů, které byly získány udržitelným způsobem, je rozhodující jejich definice: Biologický materiál se považuje za získaný udržitelným způsobem, pokud je certifikován v souladu s uznávaným a široce používaným certifikačním systémem. V tomto smyslu považuje koncern Volkswagen kůži za udržitelně získanou. V souladu se specifikačním dokumentem udržitelných usní musí dodavatelé disponovat certifikátem od Leather Working Group (LWG) či srovnatelnou certifikací podobné organizace.

Biologické materiály se evidují podle kategorie VDA 7.1 „modifikované organické přírodní materiály", kam kromě kůže patří i organické přírodní materiály, jako je dřevo a bavlněné rouno. Za účelem zařazení kůže do kategorie VDA 7.1 byla provedena strukturovaná analýza hmotnostně relevantních dílů každého vozidla, s cílem podchytit veškeré materiály, které na základě svých čistých složek (např. kolagen) naznačují, že se jedná o kožený materiál. Tyto čisté látky byly identifikovány pouze pro Tiguan; v ID.4 se žádná kůže nenachází.

V souvislosti s výrobkem se nepoužívají žádná biopaliva pro jiné než energetické účely.

Metodika evidence podílů druhotných materiálů

Ke stanovení podílu použitých druhotných materiálů se používá metoda referenčního vozidla. Materiály jsou evidovány v souladu s klasifikací materiálů VDA 231-106.

Koncern Volkswagen vyvinul za účelem výpočtu podílu druhotných materiálů ve vozidlech standardizovaný postup. V podstatě jde o stanovení tohoto podílu v souladu s normou DIN EN ISO 14021:2012. Daný proces se řídí interními pracovními pokyny, které byly externě ověřeny. Při stanovení podílu druhotných materiálů se uplatňuje systémová metoda. V kategoriích VDA 1 až 3 se podíl druhotných materiálů určuje dle údajů VDA a v kategoriích 4 až 9 na základě údajů dodavatele. Výsledný podíl druhotných materiálů ve voze se uvádí jako rozmezí od/do. Výsledky odrážejí údaje dostupné v době sběru dat.

V případě přísunu zdrojů hrají z hlediska výrobku roli také obaly. Vozidlo je v této spojitosti považováno za výrobek. Příslušenství nebo jiné materiály nejsou zahrnuty. Obaly ve smyslu definice evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti (ESRS) zahrnují materiály předávané uživateli či spotřebiteli. Přestože koncern Volkswagen používá obalové materiály pro přepravu vozidel do prodejen, jsou před předáním vozidel uživatelům a spotřebitelům odstraněny. Proto přepravní ochranné materiály dle ESRS nelze chápat jako obaly a nejsou ve zprávě zohledněny.

Zamezení dvojímu započítání při opětovném použití a recyklaci

V současné době se ve výrobě nepoužívají žádné opětovně použité komponenty, takže dvojí započítání opětovně použitých a recyklovaných komponent lze vyloučit.

Metodika evidence kvantitativních přísunů zdrojů pro Porsche AG

Ke stanovení celkové spotřeby materiálů na vyráběná vozidla se vyhodnocuje procentuální složení materiálů pro každou modelovou řadu reprezentativního vozidla. Hodnotící kategorie jsou převzaty z VDA 231–106 „Klasifikace materiálů při výrobě motorových vozidel: struktura a názvosloví". Na základě celkového počtu vyrobených vozidel a průměrné hmotnosti na modelovou řadu lze nakonec stanovit celkové souhrnné hodnoty spotřeby materiálu pro jednotlivé skupiny materiálů. Nejvýznamnějším biologickým materiálem u vozidel Porsche je kůže. Údaje o podílu druhotných materiálů pro vozidla vyrobená v koncernu Porsche AG za vykazované období 2024 nebylo možné shromáždit.

CELKOVÁ HMOTNOST VÝROBKŮ A MATERIÁLŮ VYUŽITÝCH PORSCHE AG

	Jednotka	2024
Hmotnost výrobků a použitých technických a biologických materiálů celkem	tuny	621 679
Hmotnost technických materiálů	tuny	-
Hmotnost biologických materiálů	tuny	-
Podíl udržitelným způsobem získávaného biologického materiálu	%	0,2

Metodika evidence kvantitativních přísunů zdrojů pro TRATON GROUP

Celková hmotnost vozidel se vypočítá buď na základě údajů dodavatele o hmotnosti dílů, nebo přímým vážením vozidel. Za účelem výpočtu celkové hodnoty se údaje o hmotnosti pro každou skupinu výrobků zprůměrují a vynásobí se objemem výroby. Celková hmotnost výrobků se rozdělí do skupin materiálů a získá se odpovídající podíl sekundárních materiálů.

CELKOVÁ HMOTNOST VÝROBKŮ A MATERIÁLŮ VYUŽITÝCH TRATON GROUP

	Jednotka	2024
Hmotnost výrobků a použitých technických a biologických materiálů celkem	tuny	2 473 853
Hmotnost technických materiálů	tuny	-
Hmotnost biologických materiálů	tuny	-
Podíl udržitelným způsobem získávaného biologického materiálu	%	0,0
Hmotnost použitých, znovu použitých nebo recyklovaných sekundárních komponentů, výrobků a materiálů	tuny	604 511
Procento použitých, znovu použitých nebo recyklovaných sekundárních komponentů, výrobků a materiálů	%	24,4

Odsun zdrojů

V koncernové normě 98000 jsou definovány ukazatele pro odpady, které mají být shromažďovány jednotně ve všech závodech po celém světě. Patří sem jak odpad z výroby, tak odpad s výrobou nesouvisející.

Kontrolní seznam lokality navíc stanoví dobrovolná kritéria pro nakládání s odpady. Pokud jde o likvidaci odpadů, zahrnuje audity likvidace odpadů pro jednotlivé toky odpadů, zákaz skládkování odpadů specifických pro výrobu a kvóty pro maximální podíl odpadů z výroby k likvidaci. Pro obaly a výrobky na jedno použití byla definována kritéria, jako je náhrada jednorázových obalů za opakovaně použitelné alternativy či recyklace obalových materiálů.

Odsun materiálu a výrobků

Hlavní oblasti podnikání zahrnují vývoj vozidel, motorů, automobilového softwaru a baterií, výrobu a prodej osobních automobilů a lehkých užitkových vozů, a obchodování s originálními díly. Produktové portfolio se pohybuje od palivově úsporných kompaktních vozů po luxusní vozidla. Zahrnuje rovněž motocykly a bude postupně rozšiřováno o řešení mobility. Segment užitkových vozů zahrnuje především vývoj vozidel a motorů, výrobu a prodej nákladních vozidel a autobusů, obchod s příslušnými originálními díly a související služby. Nabídka užitkových vozů začíná u lehkých dodávkových vozidel a sahá až po těžká nákladní vozidla a autobusy.

Abychom přispěli k oběhovému hospodářství, již při vývoji nových vozidel dbáme na recyklovatelnost potřebných materiálů a minimalizaci škodlivých látek. Podle současné evropské směrnice o vozidlech s ukončenou životností musejí být osobní automobily a lehká užitková vozidla na konci životnosti z 85 % recyklovatelná a z 95 % využitelná. Všechny vozy koncernu Volkswagen registrované v Evropě tento zákonný požadavek splňují.

Požadavky týkající se recyklovatelnosti vozidel stanoví také koncernová norma pro recyklaci. Existují například doporučení pro konstrukci, která vedou k lepšímu oddělování materiálů po skončení životnosti vozidel. Dalším příkladem je označování veškerých plastových dílů dle mezinárodně platných norem ISO, aby bylo jednotlivé komponenty možné později identifikovat a třídit.

Vozidla již nyní dosahují dlouhé životnosti, přičemž průměrné stáří vozidla ke konci jeho životnosti činí v Evropě podle údajů vnitrostátních orgánů 14 až 20 let. Tato životnost přispívá v rámci oběhového hospodářství k minimalizaci spotřeby zdrojů a energie a zároveň rozšiřování odpovědnosti výrobců.

Životnost výrobků v porovnání s ostatními odvětvími

U osobních automobilů se předpokládá ujetí 200 000 km. Jedná se o standardní údaj používaný koncernem Volkswagen a různými dalšími výrobci automobilů, kteří uplatňují hodnocení životního cyklu. Uvedená hodnota byla rovněž potvrzena vědeckou prací Weymara a Finkbeinera (2016), v níž byly statisticky vyhodnoceny různé soubory dat, mimo jiné od Spolkového úřadu pro motorová vozidla *(Kraftfahrt-Bundesamtes, KBA)*, na vzorku více než 800 tis. vozidel.

Vozidla společnosti TRATON GROUP jsou konstruována a vyráběna tak, aby byla dlouhodobě provozuschopná. Jejich životnost je podporována pravidelnou údržbou a opravami či výměnou vadných dílů. V současné době však neexistuje žádný celoodvětvový standard ani metoda pro stanovení životnosti těžkých užitkových vozidel.

Opravitelnost

Důraz koncernu Volkswagen na vysokou kvalitu s nízkou potřebou oprav a dobrou opravitelností má za cíl zajistit dlouhou životnost vozidel ve fázi používání, čímž významně přispívá k efektivnímu využívání zdrojů.

Dostupnost náhradních dílů

Servis vozidel koncernu Volkswagen nabízí v Německu síť přibližně 2 000 servisních středisek. Tito odborníci jsou vybaveni nejmodernější technikou a speciálním nářadím, aby zajistili efektivní a kvalitní opravy.

Volkswagen nabízí svým zákazníkům vysokou dostupnost náhradních dílů a jejich co nejrychlejší dodání. Díky tomu mohou servisy zajišťovat opravy a služby bez zbytečných odkladů. Automatická distribuce rychloobrátkových dílů navíc zajišťuje, že síť servisních partnerů Volkswagen může vždy garantovat přímé a včasné dodávky.

Doba opravy

Konstrukce vozidel umožňuje rychlou a komplexní opravitelnost, s přihlédnutím ke konkrétním příčinám poškození. Například výměna předního světlometu u modelu Tiguan modelového roku 2025 je podle opravárenského manuálu možná za 110 časových jednotek (což odpovídá 66 minutám). Při drobných nehodách často nebývají vysoce komplexní a drahé LED světlomety poškozeny a postačuje vyměnit pouze plastové držáky světlometů. Při tomto alternativním řešení opravy se kromě cenově výhodných úchytů světlometů uplatňují také samostatné pracovní pozice. Toto zákaznicky orientované řešení oprav je navíc udržitelné a ve srovnání s výměnou celého světlometu snižuje náklady na náhradní díly a pracovní dobu.

Také ve spojitosti s vysokonapěťovými bateriemi je odborným servisům a likvidátorům pojistných událostí k dispozici katalog pro posouzení poškození libovolných bateriových komponentů. V případě opravy po nehodě je tak zajištěno, že ve vozidle mohou zůstat opětovně použitelné komponenty, pokud je to ekologicky a ekonomicky únosné, a že budou vyměněny pouze vadné části. Pro tyto činnosti jsou obchodníkům poskytovány rozsáhlé informace pro servisy včetně potřebných dob opravy.

Náklady

Volkswagen nabízí komplexní služby, přičemž jeho nabídka servisu odráží aktuální hodnotu vozidla a vysokou kvalitu náhradních dílů, což umožňuje nákladově efektivnější opravy. Patří sem například Volkswagen Economy Service pro vozidla starší čtyř let, který je nabízen zákazníkům v Německu. To podtrhuje snahu společnosti snižovat celkové náklady pro majitele vozidel.

Podíl recyklovatelného obsahu ve výrobcích

Podle evropské směrnice o vozidlech s ukončenou životností musejí být osobní automobily (M1) a lehké užitkové vozy (N1) z 85 % recyklovatelné a z 95 % využitelné. Všechna vozidla koncernu Volkswagen registrovaná v Evropě tyto normy splňují.

Podíl recyklace a opětovného využití je vypočítán na základě normy ISO 22628 (Silniční vozidla – Recyklovatelnost a využitelnost – Metoda výpočtu). Výpočty se provádějí v interním IT systému a vycházejí z materiálových listů použitých komponentů a materiálů.

Informace o obalech naleznete v části „Metodika evidence podílů druhotných materiálů".

Relevantní toky odpadů a materiály přítomné v odpadech

Jako pro výrobce automobilů jsou pro koncern Volkswagen zvláště důležité toky odpadů specifické pro výrobu. Většina z nich připadá na kovový šrot zahrnující třísky, odpad z lisování plechů, odlitky a další kovové zbytky. Složení kovového šrotu se liší v závislosti na výrobním procesu a použitých materiálech. Například při výrobě karoserií vozidel převažuje ocelový šrot, zatímco při výrobě motorů a převodovek vzniká především šrot hliníkový.

Vzniká také velké množství odpadu obsahujícího plasty, například při vstřikování, vytlačování a mechanickém zpracování vnitřních součástí, nárazníků a dalších konstrukčních částí vozidel. Obsah těchto odpadů je velmi různorodý a zahrnuje především polypropylen, polyethylen, polyuretan a kompozitní materiály.

Dalším významným odpadem jsou kaly z lakování vozidel. Jejich složení závisí na použitém typu laku a může obsahovat rozpouštědla, pigmenty, pryskyřice, plniva a přísady. S dodávkami komponent jsou také spojeny obalové materiály z papíru, lepenky nebo plastu. Posledním druhem odpadu je nebezpečný odpad, který vzniká při procesech zahrnujících chemickou povrchovou úpravu a lakování dílů karoserie, výměnu použitých olejů a maziv a používání čisticích prostředků a rozpouštědel.

ÚDAJE O VZNIKU ODPADŮ

		2024		2023	
Ukazatel	Jednotka	Koncern Volkswagen	Společnosti pod provozní kontrolou	Koncern Volkswagen	Společnosti pod provozní kontrolou
Odpad celkem[1]	tuny	2 357 654	573 762	2 420 453	641 200
Odpad k využití celkem	tuny	2 185 092	556 443	2 278 457	613 576
Odpad k využití – příprava k opětovnému použití	tuny	171 809	21 174	160 609	20 872
Z toho jiný než nebezpečný odpad[2]	tuny	158 931	11 513	-	-
Z toho nebezpečný odpad[2, 4]	tuny	12 878	9 661	-	-
Odpad k využití – recyklace	tuny	1 875 417	485 566	1 844 070	540 611
Z toho jiný než nebezpečný odpad[2]	tuny	1 773 202	471 282	-	-
Z toho nebezpečný odpad[2, 4]	tuny	102 216	14 283	-	-
Odpad k využití – ostatní[5]	tuny	137 866	49 703	273 779	52 093
Z toho jiný než nebezpečný odpad[2]	tuny	93 043	46 867	-	-
Z toho nebezpečný odpad[2, 4]	tuny	44 823	2 837	-	-
Odpad k likvidaci celkem	tuny	172 596	17 318	141 996	27 624
Odpad k likvidaci – spalování	tuny	19 229	14 514	15 996	23 969
Z toho jiný než nebezpečný odpad[2]	tuny	3 130	3 750	-	-
Z toho nebezpečný odpad[2, 4]	tuny	16 098	10 765	-	-

Odpad k likvidaci – skládkování	tuny	144 750	2 586	110 417	3 014
Z toho jiný než nebezpečný odpad[2]	tuny	114 262	736	-	-
Z toho nebezpečný odpad[2, 4]	tuny	30 487	1 851	-	-
Odpad k likvidaci – ostatní činnosti[6]	tuny	8 618	218	15 583	641
Z toho jiný než nebezpečný odpad[2]	tuny	6 740	218	-	-
Z toho nebezpečný odpad[2, 4]	tuny	1 878	0	-	-
Z toho radioaktivní odpad[2]	tuny	0	0	-	-
Nerecyklovaný odpad[3]	tuny	310 492	67 022	415 775	79 717
Nerecyklovaný odpad – podíl na celkovém objemu odpadu[3]	%	13,2	11,7	17,2	12,4
Nebezpečný odpad celkem[2]	tuny	210 023	39 396	-	-

1 Vychází z odhadovaných hodnot, které byly stanoveny mimo jiné pomocí alokačních klíčů specifických pro jednotlivé společnosti.
2 Za účetní období 2023 není vykazování možné.
3 Vyjma odpadů k využití – příprava k opětovnému použití.
4 Odpady s neověřitelnou nebezpečností jsou klasifikovány jako nebezpečné odpady.
5 Odpady s neověřitelnými způsoby využití jsou zařazeny do kategorie ostatních způsobů využití.
6 Odpady s neověřitelnými způsoby likvidace jsou zařazeny do kategorie ostatních způsobů likvidace.
Informace pro rok 2023 jsou poskytovány dobrovolně a nebyly externě ověřeny.

Metody výpočtu množství vznikajícího odpadu

Objemy všech druhů vzniklých odpadů musí být vykazovány. Za tímto účelem je třeba stanovit množství odpadu, který opouští hranice závodu nebo je likvidován v jeho zařízeních (např. na skládkách nebo ve spalovnách). Do celkového množství odpadů se započítává i odpad, který je připraven k opětovnému použití, recyklován, jinak využit, spálen, skládkován či jinak odstraněn. Odpady se evidují vážením nebo výpočtem jednotkových hmotností.

Další informace o zaznamenávání environmentálních údajů naleznete v části „Nadřazené cíle a ukazatele“ v kapitole „Úvod do environmentálního řízení“.

Taxonomie EU

Environmentálně udržitelné hospodaření představuje jednu z nejzásadnějších výzev naší doby. EU definovala kritéria pro určení míry environmentální udržitelnosti podniků. S našimi investicemi do vývojových činností a do pozemků, budov a zařízení, které jsou v souladu s taxonomií, budujeme již dnes budoucnost environmentálně udržitelným způsobem ve smyslu taxonomie EU.

SOUVISLOSTI A CÍLE

V rámci Zelené dohody pro Evropu nastolila Evropská unie (EU) ochranu klimatu, ekologii a udržitelnost jako centrální témata své politické agendy s cílem dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050. Očekává se, že finanční sektor významně přispěje k realizaci tohoto cíle. V této souvislosti EU v roce 2021 zveřejnila „Strategii financování přechodu k udržitelnému hospodářství". Zveřejněná strategie, jejímž cílem je podpořit financování přechodu k udržitelnému hospodářství, obsahuje návrhy týkající se financování ekologické transformace, inkluzivnosti, odolnosti a přínosu finančního systému a globálních ambicí. Vychází z akčního plánu EU pro financování udržitelného růstu z roku 2018. Vedle modulů „Zveřejňování informací" a „Nástroje" je dalším klíčovým modulem taxonomie EU (nařízení (EU) 2020/852 a související akty v přenesené pravomoci).

Taxonomie EU představuje klasifikační systém pro environmentálně udržitelné hospodářské činnosti. Hospodářská činnost je považována za způsobilou z hlediska taxonomie (*„taxonomy-eligible")*, jestliže je uvedena v taxonomii EU a potenciálně tedy může přispět ke splnění nejméně jednoho z následující šestice environmentálních cílů:

- Zmírňování změny klimatu
- Přizpůsobování se změně klimatu
- Udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů
- Přechod na oběhové hospodářství
- Prevence a kontrola znečištění
- Ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů

Činnost je klasifikována jako environmentálně udržitelná, tzn. v souladu s taxonomií *(„taxonomy-aligned")*, jsou-li splněny následující tři podmínky:

- Činnost významně přispívá k jednomu z environmentálních cílů tím, že splňuje screeningová kritéria definovaná pro příslušnou hospodářskou činnost, např. výše emisí CO_2 pro environmentální cíl zmírňování změny klimatu.
- Činnost splňuje kritéria „významně nepoškozovat" (Do No Significant Harm, DNSH) definovaná pro danou hospodářskou činnost, tj. nepůsobí podstatnou újmu žádnému z environmentálních cílů. Tato kritéria byla definována s cílem zabránit významnému poškození jednoho či několika dalších environmentálních cílů, např. v důsledku výroby či produktu.
- Činnost probíhá v souladu s rámcovými podmínkami upravujícími minimální záruky, které platí pro veškeré hospodářské činnosti a vztahují se především k lidským právům, sociálním a pracovním standardům.

Formulace a terminologie používané v taxonomii EU stále podléhají určité nejistotě ohledně výkladu, což by mohlo vést ke změnám ve vykazování, až EU sporné body vyjasní. V konečném důsledku existuje riziko, že ukazatele, u nichž je prezentován soulad s taxonomií, budou muset být posouzeny odlišně. Naše interpretace je popsána v následujícím textu.

HOSPODÁŘSKÉ ČINNOSTI KONCERNU VOLKSWAGEN

Prostřednictvím koncernové strategie „Mobilita pro generace" čelíme globálním výzvám automobilového průmyslu. Naší vizí je být globálním technologickým lídrem v tomto sektoru. Zvláštní pozornost při tom věnujeme především využití zdrojů a úrovni emisí v souvislosti s naším produktovým portfoliem, ale také s našimi pobočkami a závody. Zavázali jsme se dodržovat Pařížskou dohodu o změně klimatu a přizpůsobujeme své aktivity cíli 1,5°C. Nejpozději do roku 2050 se chceme stát uhlíkově neutrální společností.

Činnosti koncernu Volkswagen týkající se výroby osobních automobilů, lehkých užitkových vozidel, nákladních vozidel, autobusů a motocyklů zahrnují vývoj, výrobu a prodej vozidel. Patří sem také naše finanční služby a další služby a plnění související s vozidly. Činnosti v této oblasti jsou ve smyslu taxonomie EU způsobilé dosahovat významného přínosu k environmentálnímu cíli zmírňování změny klimatu budováním čisté a klimaticky neutrální mobility.

Činnosti koncernu Volkswagen v segmentu power engineeringu zahrnují vývoj, konstrukci, výrobu, prodej a servis strojů a přístrojů. Také tyto činnosti lze přiřadit environmentálnímu cíli zmírňování změny klimatu.

V rámci analýzy hospodářských činností podle taxonomie EU nebyly zjištěny činnosti, které by byly samostatně přiřaditelné k jednomu z dalších pěti environmentálních cílů.

Rozřazení našich činností týkajících se výroby vozidel a power engineeringu (elektroenergetiky) do kategorií hospodářských činností uvedených v taxonomii EU u environmentálního cíle zmírňování změny klimatu je zachyceno v tabulce níže. Dynamický vývoj regulatorního rámce taxonomie EU může vést k úpravám ohledně klasifikace hospodářských činností.

Hospodářská činnost podle taxonomie EU	Popis hospodářské činnosti	Klasifikace v rámci koncernu Volkswagen
Environmentální cíl: Zmírňování změny klimatu		
3. Výroba		
3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	Výroba zařízení pro výrobu a využívání vodíku	Power engineering
3.3 Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	Výroba, opravy, údržba, dovybavení, nové využití a modernizace nízkouhlíkových dopravních prostředků, kolejových vozidel a plavidel.	Podnikání související s vozidly
3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	Výroba technologických zařízení zaměřených na podstatné snížení emisí skleníkových plynů v jiných odvětvích ekonomiky, pokud tyto technologie nespadají do jiné kategorie činnosti v rámci zpracovatelského průmyslu.	Power engineering
3.18 Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu	Výroba, oprava, údržba, dovybavení, nové využití a modernizace automobilových systémů a komponentů pro mobilitu, které jsou nezbytné pro zajištění a zlepšení ekologických vlastností vozidla.	Podnikání související s vozidly
9. Odborné, vědecké a technické činnosti		
9.1 Výzkum, vývoj a inovace blízké trhu	Výzkum, aplikovaný výzkum a experimentální vývoj řešení, procesů, technologií, obchodních modelů a dalších produktů určených ke snižování, zamezení nebo odstranění emisí skleníkových plynů, u nichž je schopnost snižovat, zamezovat nebo odstraňovat emise skleníkových plynů při cílových hospodářských činnostech přinejmenším prokázána v relevantním prostředí, což odpovídá alespoň úrovni technologické připravenosti 6.	Power engineering

Hospodářské činnosti při podnikání souvisejícího s vozidly

Hospodářská činnost 3.3 Výroba nízkouhlíkových technologií pro dopravu

Do této hospodářské činnosti zařazujeme veškeré činnosti související s výrobou vozidel, které se týkají vývoje, výroby, prodeje včetně finančních služeb a také provozu a servisu vozidel. Tato klasifikace se vztahuje nezávisle na příslušném typu pohonu na veškeré námi vyrobené osobní automobily, lehká užitková vozidla, nákladní vozidla a autobusy a také motocykly a zahrnuje i originální náhradní díly.

V rámci činností souvisejících s výrobou vozidel jsme vyráběná vozidla roztřídili podle modelu a typu pohonu a provedli jsme analýzu emisí CO_2 v souladu s platnými předpisy. Tímto způsobem jsme v celkovém souboru vozidel způsobilých dle taxonomie identifikovali taková vozidla, která splňují screeningová kritéria a podle nichž se určuje významný přínos ke zmírňování změny klimatu. Patří mezi ně všechna plně elektrická vozidla (BEV) koncernu Volkswagen. Do 31. prosince 2025 to navíc platí i pro osobní automobily a lehká užitková vozidla, jejichž emise CO_2 jsou nižší než 50 g/km v souladu se zkouškami dle WLTP. To se týká většiny našich plug-in hybridů.

Hospodářská činnost 3.18 Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu

V této hospodářské činnosti jsou vykázány komponenty, které hrají klíčovou roli při snižování emisí skleníkových plynů. Do této činnosti řadíme prodej námi vyráběných motorů a hnacích ústrojí pro plně elektrická vozidla třetím osobám; jedná se především o prodej těchto komponentů našim čínským společným podnikům.

Další činnosti, které jsou přímo spojené s primární oblastí výroby vozidel a podle našeho názoru by rovněž měly být přiřazeny k těmto hospodářským činnostem, jsme prozatím nezahrnuli, resp. interpretujeme je prozatím jako nezpůsobilé z hlediska taxonomie. Je tomu tak proto, že dle současného stavu pravidel taxonomie EU stále není jasné, kam by podle taxonomie EU měly být zařazeny. Sem spadá především prodej dalších motorů a agregátů či náhradních dílů, obchodování s cizími produkty a licencovaná výroba třetími subjekty. Zajišťovací transakce a individuální činnosti, které jsou v konsolidované účetní závěrce vykázány především jako „Ostatní tržby", nelze na základě dosavadních předpokladů klasifikovat jako hospodářské činnosti podle taxonomie EU a byly prozatím klasifikovány jako nezpůsobilé z hlediska taxonomie.

Hospodářské činnosti v power engineeringu

V segmentu power engineeringu jsme analyzovali naše aktivity z hlediska klasifikace podle taxonomie EU a s výjimkou výroby nových motorů na těžký olej, včetně jednotlivých komponentů pro těžbu a zpracování fosilních zdrojů, jsme dané činnosti identifikovali jako způsobilé pro taxonomii: Abychom mohli také prokázat, jak významně přispívají jednotlivé činnosti ke zmírnění změny klimatu, vyvinuli jsme systematickou metodu výpočtu emisí skleníkových plynů během životního cyklu vozidel, která je založena na parametrech a je vhodná pro jednotlivé stroje i systémy. Tento přístup byl ověřen pro segment turbínových strojů nezávislou třetí stranou a očekává se, že v budoucnu bude rozšířen i na další segmenty.

Hospodářská činnost 3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku

Naše činnosti související s výrobou zařízení pro výrobu vodíku jsou způsobilé z hlediska taxonomie: zahrnují námi vyráběné elektrolyzéry a kompletní budované vodíkové systémy. Pro splnění kritéria významného přínosu musí být rovněž předložen důkaz o emisích skleníkových plynů během životního cyklu týkající se vodíku, který bude později produkován uživatelem příslušného zařízení. Toto závisí na zdroji energie použité pro elektrolýzu.

Výroba zařízení na využití vodíku, které je nezbytné pro dodávky energie a surovin na bázi vodíku, významně přispívá ke zmírnění změny klimatu. Tato zařízení zahrnují kompresory, které vyrábíme pro přepravu, stlačování nebo zkapalňování vodíku, nádrže a zařízení pro skladování vodíku a reaktory a zařízení k zpracování vodíku na syntetická paliva na bázi vodíku.

Hospodářská činnost 3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení

Popis této hospodářské činnosti vede k tomu, že způsobilá pro taxonomii jsou jen vyrobená technologická zařízení, která jsou zaměřena na podstatné snížení emisí skleníkových plynů v jiných odvětvích ekonomiky. V případě koncernu Volkswagen zahrnuje tato kategorie veškeré činnosti při výrobě nových vozidel, které umožňují používání plynu a klimaticky neutrálních syntetických paliv (např. výroba plynových a dvoupalivových motorů), všechna průmyslová řešení pro ukládání energie a propojení sektorů (např. tepelná čerpadla) a všechny technologie zachycování, využívání a ukládání uhlíku (CCUS). Tyto činnosti dále doplňují servisní a poprodejní činnosti zahrnující technické vylepšení (revitalizaci) a modernizaci stávajících zařízení. Provádíme například tzv. „retrofity" resp. dovybavení námořní flotily technologií umožňující snížení emisí CO_2.

Aby bylo možné výrobek považovat za významný příspěvek k hospodářské činnosti 3.6, musíme prokázat, že jeho použití umožňuje výrazné úspory emisí skleníkových plynů během životního cyklu ve srovnání s nejúčinnější alternativou dostupnou na trhu. Zkoumání emisí skleníkových plynů během životního cyklu samotného výrobku nestačí; je třeba vypočítat a vyhodnotit také rozdíl oproti emisím alternativní technologie. Za tímto účelem používáme systematickou metodu založenou na parametrech, která se používá pro výpočet emisí skleníkových plynů během životního cyklu námi vyráběných průmyslových řešení zachycování, využívání a ukládání uhlíku, velkých tepelných čerpadel, systémů skladování energie a aplikací v papírenském průmyslu.

Hospodářská činnost 9.1 Výzkum, vývoj a inovace blízké trhu

Do této kategorie spadá v souladu s popisem hospodářské činnosti mimo jiné aplikovaný výzkum v oblasti technologií pro snižování či předcházení emisím skleníkových plynů. Do této hospodářské činnosti zařazujeme udělování licencí. V rámci této činnosti poskytujeme vývojové služby formou technické dokumentace, na jejímž základě jsou nabyvatelé naší licence oprávněni vyrábět příslušné plynové a/nebo dvoupalivové motory.

ZÁSADA „VÝZNAMNĚ NEPOŠKOZOVAT" (DNSH)

Kritéria DNSH byla ve vykazovaném období analyzována pro hospodářské činnosti spadající do oblastí 3.3 Výroba nízkouhlíkových technologií pro dopravu, 3.18 Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu, 3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku a 3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení.

V oblasti činnosti týkající se výroby vozidel byly analýzy provedeny převážně pro naše plně elektrická vozidla a na úrovni výrobních závodů, kde se vyrábějí nebo budou vyrábět osobní automobily, lehká užitková vozidla, nákladní automobily, autobusy a komponenty, které splňují screeningová kritéria pro významný přínos hospodářských činností 3.3 Výroba nízkouhlíkových technologií pro dopravu a 3.18 Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu, nebo které je budou splňovat v budoucnu podle našeho pětiletého plánu, a na základě platných předpisů. Většina z ca 40 zahrnutých závodů se nachází v EU, další jednotlivé závody se nacházejí ve Velké Británii, Turecku, Jižní Africe, USA, Mexiku, Brazílii, Argentině, Číně a Indii. Zahrnuli jsme také závody, které vyrábějí specifické komponenty pro elektrická vozidla.

Pro segment power engineering byly analýzy provedeny na základě projektů a převážně na úrovni výrobních závodů, které vyrábějí příslušné komponenty pro systémy nebo jsou odpovědné za dodavatelské řetězce, jež splňují screeningová kritéria pro významný přínos ekonomických činností 3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku a 3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení, nebo které je mají v budoucnu splňovat podle našeho pětiletého plánu. Jedná se o pět závodů v Německu, jeden ve Švýcarsku a jeden ve Švédsku.

Znění a terminologie použité v taxonomii EU jsou spojeny s určitou interpretační nejistotou. Taxonomie do jisté míry přesahuje rámec předpisů, které je nutno uplatňovat v běžných obchodních operacích. Kromě toho při uplatňování taxonomie EU na závody mimo EU vznikají určité problémy vzhledem k možné existenci rozdílných právních předpisů. Níže uvádíme naši interpretaci a popis významných analýz, jejichž prostřednictvím jsme zkoumali, zda dochází k významnému poškození jiných environmentálních cílů. Naše hodnocení potvrdila, že především pro Evropu jsme ve vykazovaném období splnili požadavky kritérií DNSH v oblasti výroby vozidel v závodech vyrábějících osobní automobily, lehká užitková vozidla a komponenty, jakož i pro plně elektrická vozidla a jejich komponenty vyráběné v těchto závodech.

Přizpůsobování se změně klimatu

Provedli jsme posouzení klimatických rizik a zranitelností, abychom zjistili, které výrobní závody mohou být ovlivněny fyzickými klimatickými riziky. Posouzení fyzických rizik souvisejících se změnou klimatu jsme provedli na základě životnosti příslušných aktiv.

Hodnocení kritérií DNSH vztahujících se ke klimatu provádí Volkswagen na základě Reprezentativních směrů vývoje koncentrací (RCP8.5) a Scénářů socioekonomického vývoje (SSP5-8.5) do roku 2050, a předpokládá tedy nejvyšší koncentraci CO_2 podle Mezivládního panelu pro klimatické změny (IPCC). U identifikovaných hrozeb jsme prověřili, zda jsou relevantní v lokálním prostředí, a případně jsme vypracovali nezbytná opatření ke snížení rizika.

Udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů

Své hospodářské aktivity jsme posoudili s ohledem na udržitelné využívání a ochranu vodních a mořských zdrojů na základě následujících tří kritérií: zachování kvality využívané povrchové vody, provedení posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) nebo srovnatelných procesů, jež zohledňují dopady na vodní zdroje, a provádění zmírňujících opatření. Rizika identifikovaná v rámci posouzení dopadu na životní prostředí nebo srovnatelných procesů jsou zkoumána, a pokud je to relevantní, vedou k přijetí opatření a splnění regulačních požadavků. Při analýze jsme vycházeli především z certifikátů ISO 14001, informací ze schválení lokalit a dalších externích zdrojů dat týkajících se lokalit v regionech s vysokým rizikem.

Přechod na oběhové hospodářství

Významnými aspekty systému environmentálního řízení koncernu Volkswagen je k životnímu prostředí šetrné odpadové hospodářství ve výrobě, opětovné použití a využívání druhotných surovin a dlouhá životnost výrobků. Koncern Volkswagen definuje pokyny pro oběhové hospodářství ve svých environmentálních zásadách, v bílé knize „Ucelený výrobní proces“ a strategii goTOzero.

Požadavky ve výrobě osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel jsou zohledněny plněním zákonných požadavků na vozidla s ukončenou životností ve spojení s homologací modelů vozidel. Navíc má každá značka cíle a opatření týkající se využívání recyklátů, které se opětovně využívají v nových vozidlech.

U nákladních vozidel a autobusů se provádí přezkum na úrovni jednotlivých značek s cílem určit, do jaké míry místní legislativa nebo vnitřní pravidla a předpisy odrážejí specifické požadavky.

V segmentu power engineeringu je významným faktorem pro oběhové hospodářství zejména dlouhá životnost výrobků, kterou mimo jiné podporuje naše činnost v oblasti modernizace a dodatečného vybavování výrobků novými technologiemi.

Prevence a omezování znečištění

Má-li být ekonomická činnost považována za environmentálně udržitelnou, nesmí významně zvyšovat emise znečišťujících látek do ovzduší, vody nebo půdy ve srovnání se situací před zahájením činnosti.

Celkově je automobilový průmysl již nyní přísně regulován, jak dokládá například veřejně přístupný seznam látek s povinnou deklarací pro automobilový průmysl (GADSL). Zavedli jsme schvalovací a monitorovací procesy s cílem zajistit dodržování zákonných požadavků a interních předpisů platných pro běžnou obchodní činnost. V této souvislosti již také ve svých analýzách a hodnoceních zvažujeme použití alternativních látek.

V červnu 2023 Evropská komise revidovala kritérium DNSH v taxonomii EU. Existuje prostor pro výklad ohledně vlivu revidovaných požadavků na interní procesy související s posuzováním možností náhrady látek vzbuzujících mimořádné obavy (SVHC) a počínaje vykazovaným obdobím 2024 i dalších látek relevantních podle taxonomie EU.

V podnikání souvisejícím s vozidly jsme konkretizovali stávající předpisy a procesy s cílem zásadně se vyvarovat používání látek podléhajících taxonomii EU a nahradit je. V tomto ohledu se naše analýzy zabývají látkami obsaženými v materiálech a součástech souvisejících s vozidly, s cílem posoudit, zda lze látky relevantní dle taxonomie EU nahradit, s přihlédnutím k faktorům, jako jsou technická a ekonomická kritéria. Pro závody vyrábějící osobní automobily a lehká užitková vozidla a v nich vyráběná plně elektrická vozidla a jejich komponenty byly zahájeny příslušné testy nahraditelnosti, jež je třeba provést především s odbornou a technickou asistencí našich dodavatelů. Ve vykazovaném období nebylo možné prokázat, že plně elektrická vozidla a komponenty, které se v současné době vyrábějí a prodávají v Severní Americe a Číně, plug-in hybridy a nákladní automobily a autobusy těchto značek nové předpisy splňují.

V segmentu power engineeringu zahrnují příslušné procesy průzkumy týkající se posuzování možné náhrady a pokyny pro provádění těchto posouzení. Specifika s ohledem na relevantní látky podle taxonomie EU byla upřesněna ve vykazovaném období. Požadavky podle taxonomie EU však nebylo možné splnit, protože administrativní a technická náročnost ověřování látek relevantních pro taxonomii představuje vzhledem k silně projektovému obchodnímu modelu nepřiměřené náklady na implementaci a kontrolu.

Ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů

Za účelem ověření, zda jsou dodržovány požadavky týkající se biodiverzity a ekosystémů, byly identifikovány relevantní oblasti. Jestliže se závody nacházejí v oblastech citlivých z hlediska biologické rozmanitosti nebo v jejich blízkosti, ověřovali jsme, zda bylo provedeno posouzení z hlediska ochrany životního prostředí a zda povoleními udělenými na základě práva životního prostředí byla uložena a provedena odborná environmentální opatření. Zjišťovali jsme také, zda došlo ke změnám ve stavu určité oblasti z hlediska ochrany.

MINIMÁLNÍ ZÁRUKY

K rámcovým podmínkám upravujícím minimální záruky se řadí Směrnice OECD pro nadnárodní společnosti, obecné zásady OSN v oblasti podnikání a lidských práv, základní úmluvy Mezinárodní organizace práce (MOP) a Mezinárodní listina lidských práv. Hodnocení potvrzují, že ve vykazovaném období jsme požadavky minimálních záruk splnili.

Koncern Volkswagen jako podnik s celosvětovou působností přijímá svou společenskou odpovědnost za lidská práva, plně uznává tyto úmluvy a deklarace a opakovaně potvrzuje svůj souhlas s jejich obsahem a zásadami. Dodržování zákonných požadavků, interních předpisů a zásad zakotvených v kodexu chování patří k našim nejvyšším prioritám. Proto koncern Volkswagen jmenoval pověřence pro lidská práva, jehož povinnosti se týkají především monitorování, kontroly a poradenství ve smyslu zákona o povinnosti náležité péče v dodavatelském řetězci (LkSG).

Tento zákon ukládá určité povinnosti náležité péče, jež mají zabránit rizikům spojeným s lidskými právy a životním prostředím. Mezi tyto povinnosti patří provádění analýzy rizik, začlenění preventivních opatření, nápravných opatření a zajištění mechanismu pro podávání stížností. Systém pro oznamovatele porušení předpisů („whistleblower“) je ústředním kontaktním místem pro oznamování případů porušení předpisů ze strany zaměstnanců koncernu Volkswagen nebo dodavatelů. Zaměstnanci se mohou se svými obavami obrátit také na interní zástupce zaměstnanců. Hlášení, která koncern Volkswagen obdrží, jsou zpracovávána v systému pro oznamovatele. Jakmile jsou zjištěna porušení, v souvislosti s nimiž je třeba přijmout nápravná opatření, odpovědné oddělení okamžitě a samostatně zahájí jejich implementaci. Nápravná opatření, která vyplývají z analýz rizik nebo jsou nutná z jiných důvodů, jsou rovněž definována a realizována odpovědnými útvary.

Koncern Volkswagen pravidelně a ad hoc kontroluje, zda přijatá opatření účinně zabraňují negativním dopadům nebo je snižují, a to v rámci kontroly dodržování předpisů. Tato zahrnuje rovněž kontrolu dodržování kodexu chování a vyřizování stížností.

Kromě koncernových směrnic o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci upravuje koncernová směrnice pro soulad s předpisy v oblasti lidských zdrojů rámcové organizační podmínky v ovládaných společnostech koncernu s ohledem na bezúhonnost a dodržování personálních nástrojů, opatření a procesů. Při jejich provádění dbá na místně platné zákonné, kolektivní a podnikové předpisy. Ustanovení kodexu chování jsou nedílnou součástí koncernové politiky v tom smyslu, že vyžadují dodržování lidských práv zaměstnanců.

V obchodních vztazích s našimi obchodními partnery vycházíme mimo jiné z kodexu chování pro obchodní partnery. Požadavky v něm obsažené jsou smluvně závazné a v případě příslušných dodavatelů je ověřujeme pomocí hodnocení udržitelnosti. Existující rizika udržitelnosti a porušování zásad udržitelnosti řešíme systematickým definováním a přidělováním balíčků opatření k nápravě těchto porušení; tento přístup uplatňujeme také v předcházející části dodavatelského řetězce. Kromě toho jsme ve vykazovaném období zorganizovali školení pro dodavatele a provedli audity u dodavatelů s vysokým rizikem. V roce 2022 jsme zavedli systém zaměřený na lidská práva, abychom optimalizovali uplatňovaný systém řízení v souladu s mezinárodními právními rámci a požadavky a také LkSG. Cílem tohoto systému je identifikovat obzvláště vysoká rizika porušování lidských práv a ochrany životního prostředí v našem dodavatelském řetězci a vhodným způsobem je řídit.

UKAZATELE VÝKONNOSTI DLE NAŘÍZENÍ EU O TAXONOMII

Taxonomie EU definuje povinně vykazované ukazatele výkonnosti, kterými jsou obrat, kapitálové výdaje a provozní výdaje. Tyto ukazatele jsou vysvětleny níže. Tabulky vyžadované dle taxonomie EU jsou uvedeny na konci tohoto oddílu.

Údaje o tržbách, kapitálových výdajích a provozních výdajích se týkají společností konsolidovaných v účetní závěrce koncernu Volkswagen. Z tohoto důvodu nejsou zahrnuty objemy prodejů a finanční údaje našich čínských společných podniků.

Finanční údaje týkající se koncernu Volkswagen byly převzaty z konsolidované účetní závěrky sestavené podle IFRS za účetní období roku 2024. Vzhledem k rozlišování hospodářských činností jsme se vyhnuli dvojímu započítávání. Tam, kde to bylo možné, byly údaje v rámci hospodářské činnosti přiřazeny přímo. V případě činností souvisejících s výrobou vozidel jsme např. shromáždili finanční údaje na základě modelu vozidla a typu pohonu. To platí jak pro samotná vozidla, tak také pro související finanční služby a další služby a plnění. Pouze za předpokladu, že tento postup nebyl u kapitálových a provozních výdajů možný, byla použita alokace na bázi plánovaných objemů vozidel. V segmentu power engineeringu jsme použitý alokační klíč určili na základě plánovaných tržeb. Tyto údaje a plány jsou součástí střednědobého finančního plánování, které zahrnuje období příštích pěti let a bylo schváleno představenstvem a dozorčí radou.

Tržby

Definice obratu v taxonomii EU odpovídá tržbám vykázaným v konsolidované účetní závěrce podle IFRS. V účetním období roku 2024 dosáhly tržby 324,7 mld. € (viz také bod „Tržby z prodeje“ v příloze ke konsolidované účetní závěrce).

Na hospodářskou činnost 3.3 Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu z toho připadá 292,7 mld. €, resp. 90,2 % konsolidovaných tržeb, což je podíl klasifikovaný jako způsobilý z hlediska taxonomie. Jsou zde obsaženy tržby po slevách a srážkách z prodeje nových a ojetých vozidel včetně motocyklů, z prodeje originálních náhradních dílů, z pronájmu a leasingu, úrokové a obdobné výnosy a tržby přímo související s vozidly, jako např. dílenské a servisní služby.

Hospodářská činnost 3.18 Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu představovala tržby způsobilé z hlediska taxonomie ve výši 182 mil. €, tj. 0,1 % celkových tržeb koncernu. Tento údaj zahrnuje prodej motorů a pohonných jednotek pro plně elektrická vozidla třetím stranám.

Z celkových výnosů z hospodářské činnosti 3.3 Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu způsobilých z hlediska taxonomie vyhovělo screeningovým kritériím hodnocení významného přínosu ke zmírnění změny klimatu 38,3 mld. €. To zahrnuje všechna naše plně elektrická vozidla a velkou část našich plug-in hybridů. V roce 2024 bylo takových vozidel 755 tis., přibližně o 5 % méně než v předchozím účetním období. Jejich podíl na příslušném objemu prodeje – bez vozidel ze společných čínských podniků – činil 12,0 (12,7) %. Převážnou část tvořily osobní a lehká užitková vozidla v počtu 754 tis. vozů; u nákladních automobilů a autobusů došlo meziročně ke znatelnému poklesu. V porovnání s předchozím obdobím výrazně poklesl také prodej plně elektrických vozidel (BEV).

Kromě toho splňovaly screeningová kritéria pro hodnocení významného přínosu ke zmírnění změny klimatu tržby z hospodářské činnosti 3.18 Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu způsobilé z hlediska taxonomie.

S přihlédnutím ke kritériím DNSH a minimálním zárukám bylo v souladu s taxonomií 24,1 (36,5) mld. € z celkových tržeb generovaných činnostmi souvisejícími s výrobou vozidel, což odpovídá podílu na konsolidovaných tržbách 7,4 (11,3) %. Tržby v souladu s taxonomií jsou generovány z hospodářské činnosti 3.3 Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu a ve vykazovaném období 2024 zahrnují výhradně naše plně elektrické osobní automobily a lehká užitková vozidla, jež byla vyrobena v Evropě nebo pro evropské trhy. U hospodářské činnosti 3.18 Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu, s přihlédnutím ke kritériu DNSH pro posuzování možností substituce, nebyly ve vykazovaném období vykázány žádné tržby z prodeje v souladu s taxonomií (předchozí účetní období: 165 mil. €).
V segmentu power engineering naše činnosti spadající do hospodářské činnosti 3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku vygenerovaly tržby způsobilé pro taxonomii ve výši 34 mil. €, rovněž splňující kritéria pro významný přínos. Většina našich tržeb způsobilých pro taxonomii v segmentu power engineeringu připadala na hospodářskou činnost 3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení (3,2 mld. €). Komplexní

požadavky na doložení významného přínosu byly ve vykazovaném období splněny u částky 102 mil. €. Dalších 76 mil. € tržeb způsobilých z hlediska taxonomie připadlo na hospodářskou činnost 9.1 Výzkum, vývoj a inovace blízké trhu.

S přihlédnutím ke kritériu DNSH pro posuzování možností substituce nebyly ve vykazovaném období vykázány žádné tržby v segmentu power engineeringu jako v souladu s taxonomií (v předchozím účetním období: 96 mil. €).

Z celkových tržeb koncernu Volkswagen v účetním období 2024:
- 296,2 (297,4) mld. €, tj. 91,2 (92,3) % činily tržby způsobilé pro taxonomii a
- 24,1 (36,6) mld. €, tj. 7,4 % (11,4 %) představovaly tržby v souladu s taxonomií.

TRŽBY 2024

	TRŽBY		VÝZNAMNÝ PŘÍNOS KE ZMÍRŇOVÁNÍ ZMĚNY KLIMATU		SOULAD S KRITÉRII DNSH	DODRŽOVÁNÍ MINIMÁLNÍCH ZÁRUK	TRŽBY V SOULADU S TAXONOMIÍ	
Hospodářské činnosti	mil. €	%[1]	mil. €	%[1]	A/N	A/N	mil. €	%[1]
A. Činnosti způsobilé pro taxonomii	**296 215**	**91,2**	**38 627**	**11,9**	**A/N**	**A**	**24 104**	**7,4**
Obchodní činnost související s vozidly								
3.3 Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	292 685	90,2	38 309	11,8	A/N	A	24 104	7,4
3.18 Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu	182	0,1	182	0,1	N	A	-	-
Power engineering								
3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	34	0,0	34	0,0	N	A	-	-
3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	3 237	1,0	102	0,0	N	A	-	-
9.1 Výzkum, vývoj a inovace blízké trhu	76	0,0	-	-	-	-	-	-
B. Činnosti nezpůsobilé pro taxonomii	**28 441**	**8,8**						
Celkem (A + B)	**324 656**							

1 Veškeré procentní údaje se vztahují na celkové konsolidované tržby.

Kapitálové výdaje

Kapitálové výdaje podle taxonomie EU se vztahují na následující položky konsolidované účetní závěrky podle IFRS: přírůstky nehmotných aktiv, přírůstky pozemků, budov a zařízení a přírůstky pronajatých aktiv a investičního nemovitého majetku. Tyto položky jsou v příloze ke konsolidované účetní závěrce za rok 2024 vykázány v bodech „Nehmotná aktiva", „Pozemky, budovy a zařízení" a „Pronajatá aktiva a investiční nemovitý majetek". Dále se připočítávají přírůstky z podnikových kombinací, které jsou obsaženy v položce „Změny v konsolidačním celku". Přírůstky goodwillu se naopak do výpočtu nezahrnují.

V účetním období roku 2024 činily v koncernu Volkswagen takto definované přírůstky

- 12,7 mld. € u nehmotných aktiv,
- 16,7 mld. € u pozemků, budov a zařízení a
- 38,0 mld. € u pronajatých aktiv (především leasingy vozidel) a investičního nemovitého majetku.

Další přírůstky, které budou zahrnuty, vyplynuly ze změn v konsolidované skupině ve výši 0,2 mld. € v účetním období 2024. Celkové kapitálové výdaje, které mají být zahrnuty podle taxonomie EU, tak činily 67,6 mld. €.

Veškeré kapitálové výdaje přiřaditelné činnostem souvisejícím s výrobou vozidel jsou spojené s hospodářskou činností 3.3 Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu. Podíl kapitálových výdajů způsobilých dle taxonomie přiřaditelných oblasti výroby vozidel činil 67,2 mld. €, respektive 99,3 % kapitálových výdajů koncernu.

Za účelem určení významného přínosu činností souvisejících s výrobou vozidel jsme stejně jako v případě tržeb shromáždili finanční údaje na základě modelu vozidla a typu pohonu. Kapitálové výdaje byly – pokud možno – přiřazovány přímo vozidlům. Jestliže tato vozidla významně přispívala k environmentálnímu cíli zmírňování změny klimatu, byla zohledněna. Kapitálové výdaje s přímou vazbou k vozidlům, která tato screeningová kritéria nesplnila, nebyly zahrnuty. Kapitálové výdaje, které nebylo možné jednoznačně přiřadit, jsme zohlednili alikvotně pomocí alokačního klíče. V oblasti výroby vozidel jsme vytvořili alokační vzorce založené na plánovaných objemech plně elektrických vozidel za společnosti koncernu. Například v prodejních společnostech jsme používali alokační vzorce vztahující se buď k jednotlivým značkám, nebo ke všem značkám v závislosti na primární podnikatelské činnosti, zatímco pro výrobní společnosti byly použity alokační vzorce dle příslušných závodů. To znamená, že kapitálové výdaje v závodech, které na základě střednědobých plánů budou v příštích pěti letech vyrábět pouze plně elektrická vozidla, byly prostřednictvím alokačního klíče zahrnuty v celé výši. Naproti tomu kapitálové výdaje u závodů, které nevyrábějí plně elektrická vozidla, nebyly prostřednictvím alokačních vzorců započítány. Tímto způsobem určené kapitálové výdaje v souvislosti s vozidly, které splňují screeningová kritéria pro významný přínos, činily 23,2 mld. €.

Při zohlednění kritérií DNSH a minimálních záruk byly v souladu s taxonomií kapitálové výdaje ve výši 18,5 (20,0) mld. €. To představuje 27,3 (32,6) % celkových kapitálových výdajů koncernu. Z této částky připadalo 5,1 mld. € na nehmotná aktiva, 5,5 mld. € na pozemky, budovy a zařízení a 7,9 mld. € na pronajatá aktiva a investičních nemovitý majetek. Kapitálové výdaje v souladu s taxonomií ve vykazovaném období 2024 se týkají výhradně našich plně elektrických osobních a lehkých užitkových vozidel a především Evropy; zahrnují přírůstky aktivovaných nákladů na vývoj ve výši 4,3 mld. € a přírůstky pozemků, budov a zařízení ve výši 5,5 mld. €.

Ve vykazovaném období jsme refinancovali kapitálové výdaje v souladu s taxonomií z účetních období 2021 až 2023 na základě rámce pro zelené financování aktualizovaného v říjnu 2022 vydáním zelených dluhopisů ve výši 1,0 mld. €. Zahrnuty byly pouze kapitálové výdaje v souvislosti s plně elektrickými vozidly.

93 mil. € ze způsobilých kapitálových výdajů v segmentu power engineeringu připadá na hospodářskou činnost 3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku, která rovněž splňuje kritérium významného přínosu. Naproti tomu hospodářské činnosti 3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení jsou přiřazeny kapitálové výdaje způsobilé pro taxonomii na základě plánovaného obratu ve výši 134 mil. €, z nichž 38 mil. € představuje významný přínos.

S přihlédnutím ke kritériu DNSH pro posuzování možností substituce nebyly ve vykazovaném období vykázány žádné kapitálové výdaje v segmentu power engineeringu jako v souladu s taxonomií (v předchozím účetním období: 62 mil. €).

Z celkových kapitálových výdajů koncernu Volkswagen činily v účetním období roku 2024
- kapitálové výdaje způsobilé pro taxonomii: 67,4 (61,3) mld. €, resp. 99,6 (99,6) % a
- 18,5 (20,1) mld. €, tj. 27,3 (32,7) %, tvořily kapitálové výdaje v souladu s taxonomií.

KAPITÁLOVÉ VÝDAJE 2024

	KAPITÁLOVÉ VÝDAJE		VÝZNAMNÝ PŘÍNOS KE ZMÍRŇOVÁNÍ ZMĚNY KLIMATU		SOULAD S KRITÉRII DNSH	DODRŽOVÁNÍ MINIMÁLNÍCH ZÁRUK	KAPITÁLOVÉ VÝDAJE V SOULADU S TAXONOMIÍ	
Hospodářské činnosti	mil. €	%[1]	mil. €	%[1]	A/N	A/N	mil. €	%[1]
A. Činnosti způsobilé pro taxonomii	**67 381**	**99,6**	**23 373**	**34,6**	**A/N**	**A**	**18 481**	**27,3**
Obchodní činnost související s vozidly								
3.3 Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	67 155	99,3	23 242	34,4	A/N	A	18 481	27,3
z toho přírůstky aktivovaných nákladů na vývoj BEV							4 286	6,3
z toho přírůstky pozemků, budov a zařízení pro BEV							5 493	8,1
3.18 Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu	-	-	-	-	-	-	-	-
Power engineering								
3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	93	0,1	93	0,1	N	A	-	-
3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	134	0,2	38	0,1	N	A	-	-
9.1 Výzkum, vývoj a inovace blízké trhu	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Činnosti nezpůsobilé pro taxonomii	**253**	**0,4**						
Celkem (A + B)	**67 634**							

1 Veškeré procentní údaje se vztahují na celkové kapitálové výdaje koncernu.

Provozní náklady

Provozní výdaje, které vykazujeme pro účely taxonomie EU, zahrnují jak nekapitalizované náklady na výzkum a vývoj, které lze převzít z bodu „Nehmotný majetek", tak výdaje na krátkodobé leasingy vykázané v naší konsolidované účetní závěrce, které lze nalézt v bodě „IFRS 16 (Leasingy)", a také výdaje na údržbu a opravy.

Přiřazení provozních výdajů hospodářským činnostem bylo provedeno podle stejné logiky jako v případě kapitálových výdajů.

Veškeré provozní výdaje připadající na činnosti týkající se výroby vozidel jsou spojeny s hospodářskou činností 3.3 Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu a jsou klasifikovány jako způsobilé z hlediska taxonomie.

Neaktivované náklady na výzkum a vývoj byly – pokud možno – přiřazovány přímo vozidlům. Jestliže tato vozidla významně přispívala k environmentálnímu cíli zmírňování změny klimatu, byla zohledněna. Veškeré neaktivované náklady na výzkum a vývoj s přímou vazbou k vozidlům, která tato screeningová kritéria nesplnila, jsme nezahrnuli. Neaktivované náklady na výzkum a vývoj, které nebylo možné jednoznačně přiřadit, jsme zohlednili alikvotně pomocí alokačního klíče. Pro tyto a další provozní výdaje jsme použili alokační klíče, obdobně jako v případě kapitálových výdajů. Provozní výdaje v souladu s taxonomií ve vykazovaném období 2024 se týkaly výhradně našich plně elektrických osobních a lehkých užitkových vozidel a připadaly především na Evropu. Z provozních výdajů v souladu s taxonomií ve výši 5,4 (5,7) mld. € připadlo zhruba 86 % na neaktivované náklady na výzkum a vývoj.

11 mil. € ze způsobilých provozních výdajů v segmentu power engineeringu připadá na hospodářskou činnost 3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku, která rovněž splňuje kritérium významného přínosu. Naproti tomu hospodářské činnosti 3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení jsou přiřazeny provozní výdaje způsobilé pro taxonomii na základě plánovaného obratu ve výši 233 mil. €, z nichž 69 mil. € představuje významný přínos. S přihlédnutím ke kritériu DNSH pro posuzování možností substituce nebyly ve vykazovaném období vykázány žádné provozní výdaje v segmentu power engineeringu jako v souladu s taxonomií (v předchozím účetním období: 69 mil. €).

PROVOZNÍ VÝDAJE 2024

	PROVOZNÍ NÁKLADY		VÝZNAMNÝ PŘÍNOS KE ZMÍRŇOVÁNÍ ZMĚNY KLIMATU		SOULAD S KRITÉRII DNSH	DODRŽOVÁNÍ MINIMÁLNÍCH ZÁRUK	PROVOZNÍ VÝDAJE V SOULADU S TAXONOMIÍ	
Hospodářské činnosti	mil. €	%[1]	mil. €	%[1]	A/N	A/N	mil. €	%[1]
A. Činnosti způsobilé pro taxonomii	**13 367**	**99,2**	**6 134**	**45,5**	**A/N**	**A**	**5 448**	**40,4**
Obchodní činnost související s vozidly								
3.3 Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	13 122	97,4	6 054	44,9	A/N	A	5 448	40,4
3.18 Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu	-	-	-	-	-	-	-	-
Power engineering								
3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	11	0,1	11	0,1	N	A	-	-
3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	233	1,7	69	0,5	N	A	-	-
9.1 Výzkum, vývoj a inovace blízké trhu	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Činnosti nezpůsobilé pro taxonomii	**107**	**0,8**						
Celkem (A + B)	**13 474**							

1 Veškeré procentní údaje se vztahují na celkové provozní výdaje koncernu.

PLÁN KAPITÁLOVÝCH VÝDAJŮ (CAPEX) V RÁMCI TAXONOMIE EU

Taxonomie EU vyžaduje, aby bylo ve vykazování informací uvedeno, do jaké míry se kapitálové a provozní výdaje sladěné s taxonomií a) vztahují k aktivům nebo procesům spojeným s environmentálně udržitelnými ekonomickými činnostmi, nebo b) jsou součástí plánu na rozšíření ekonomických činností v souladu s taxonomií nebo na to, aby se ekonomické činnosti způsobilé pro taxonomii uvedly do souladu s taxonomií (plán CapEx). Plán kapitálových výdajů dle taxonomie EU ukazuje celkové kapitálové výdaje, tj. součet kapitálových a provozních výdajů, které dle očekávání vzniknou ve vykazovaném období a během pětiletého střednědobého plánovaného období s cílem rozšířit hospodářské činnosti v souladu s taxonomií nebo uvést ekonomické činnosti způsobilé dle taxonomie do souladu s taxonomií.

Pokud jde o obchodní aktivity související s výrobou vozidel, plán CapEx vypracovaný v rámci taxonomie EU se týká hospodářské činnosti 3.3 Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu v rámci environmentálního cíle zmírňování změny klimatu.

Přírůstky z pronajatých aktiv (zejména leasing vozidel) vycházejí ze stávajících environmentálně udržitelných činností, a proto nebyly zahrnuty do plánu CapEx. Do plánu CapEx jsme alokovali přírůstky z nehmotných aktiv a pozemků, budov a zařízení, jakož i neaktivované náklady na výzkum a vývoj, pokud povedou k tomu, že ekonomické činnosti způsobilé pro taxonomii budou v souladu s taxonomií, nebo pokud povedou k rozšíření ekonomických činností, které jsou v souladu s taxonomií. Za tímto účelem jsme porovnali průměrný očekávaný objem výroby plně elektrických vozidel, která je v souladu s taxonomií, ze střednědobého plánu s výrobou plně elektrických vozů sladěnou s taxonomií ve vykazovaném období a alokovali jsme kapitálové výdaje, které jsou v souladu s taxonomií, podle tohoto poměru, přičemž jsme zohlednili mimo jiné podíl přesahující současný objem výroby plně elektrických vozidel v souladu s taxonomií.

Tímto způsobem lze do plánu CapEx podle taxonomie EU ve vykazovaném období zařadit kapitálové výdaje v souladu s taxonomií ve výši 8 (8) mld. € a provozní výdaje v souladu s taxonomií ve výši 4 (3) mld. €. Celkové kapitálové výdaje dle plánu CapEx podle taxonomie EU, jejichž vynaložení se očekává ve vykazovaném období a během pětiletého střednědobého plánovaného období, činí 88 (90) mld. €. Plán CapEx byl revidován v důsledku změn očekávání vývoje trhu, úprav střednědobého plánování a přehodnocení požadavků taxonomie EU.

V segmentu power engineering se plán CapEx podle taxonomie EU týká hospodářské činnosti 3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku a hospodářské činnosti 3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení, které jsou obě uvedeny v environmentálním cíli zmírňování změny klimatu. Ve spojitosti s výrobou zařízení na výrobu a využívání vodíku a s přihlédnutím ke kritériu DNSH pro posuzování možností náhrady jsme ve vykazovaném období nemohli do plánu CapEx zařadit žádné kapitálové ani provozní výdaje (v předchozím účetním období: 45 mil. €). Na základě poměru tržeb v souladu s taxonomií ve vykazovaném období k očekávaným průměrným tržbám v souladu s taxonomií, s nimiž se počítá ve střednědobém plánování, činí celkové předpokládané kapitálové výdaje dle tohoto plánu CapEx podle taxonomie EU očekávané ve vykazovaném období a během pětiletého střednědobého plánovaného cca 455 (455) mil. €. Ve spojitosti s výrobou jiných nízkouhlíkových technologických zařízení a s přihlédnutím ke kritériu DNSH pro posuzování možností náhrady jsme ve vykazovaném období nemohli do plánu CapEx zařadit žádné kapitálové ani provozní výdaje (v předchozím účetním období: 59 mil. €). Na základě poměru tržeb v souladu s taxonomií ve vykazovaném období k očekávaným průměrným tržbám v souladu s taxonomií, s nimiž se počítá ve střednědobém plánování, činí celkové předpokládané kapitálové výdaje dle tohoto plánu CapEx podle taxonomie EU očekávané ve vykazovaném období a během pětiletého střednědobého plánovaného cca 360 (380) mil. €.

PREZENTACE VE FORMĚ TABULEK PODLE TAXONOMIE EU
TRŽBY 2024

				KRITÉRIA PRO VÝZNAMNÝ PŘÍNOS						KRITÉRIA DNSH (NEZPŮSOBIT VÝZNAMNÉ ŠKODY)									
	Kód	Tržby	Podíl tržeb 2024	Zmírňování změny klimatu	Přizpůsobování se změně klimatu	Voda	Znečištění	Oběhové hospodářství	Biologická rozmanitost	Zmírňování změny klimatu	Přizpůsobování se změně klimatu	Voda	Znečištění	Oběhové hospodářství	Biologická rozmanitost	Minimální záruky	Podíl tržeb za rok 2023 v souladu s taxonomií (A.1) nebo způsobilých podle taxonomie (A.2)	Kategorie podpůrných činností	Kategorie přechodných činností
Hospodářské činnosti		mil. €	%[1]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A/N	A/N	A/N	A/N	A/N	A/N	A/N	%[1]	E	T
A. Činnosti způsobilé pro taxonomii																			
A.1 Environmentálně udržitelné činnosti (v souladu s taxonomií)																			
Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	CCM 3.3	24 104	7,4	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	11,3	E	
Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu	CCM 3.18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1		
Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	CCM 3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0		
Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	CCM 3.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0		
Tržby z environmentálně udržitelné činnosti (v souladu s taxonomií) (A.1)		**24 104**	**7,4**	**7,4**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**		**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**11,4**		
Z toho podpůrné činnosti		24 104	7,4	7,4	-	-	-	-	-		A	A	A	A	A	A	11,4	E	
Z toho přechodné činnosti		-	-	-							-	-	-	-	-	-	-		
A.2 Činnosti způsobilé pro taxonomii, které nejsou environmentálně udržitelné (činnosti, které nejsou v souladu s taxonomií)				EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]										
Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	CCM 3.3	268 582	82,7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								80,0		
Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu	CCM 3.18	182	0,1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-		
Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	CCM 3.2	34	0,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-		
Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	CCM 3.6	3 237	1,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,9		
Výzkum, vývoj a inovace v blízkosti trhu	CCM 9.1	76	0,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0		
Tržby z činností způsobilých pro taxonomii, které nejsou environmentálně udržitelné (činnosti, které nejsou v souladu s taxonomií) (A.2)		**272 112**	**83,8**	**83,8**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**								**80,9**		
Tržby z hospodářských činností způsobilých pro taxonomii (A.1 + A.2)		**296 215**	**91,2**	**91,2**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**								**92,3**		
B. Činnosti nezpůsobilé pro taxonomii																			
Tržby z činností, které nejsou způsobilé dle taxonomie (B)		28 441	8,8																
Celkem (A + B)		**324 656**	**100,0**																

1 Veškeré procentní údaje se vztahují na celkové konsolidované tržby.
2 A: Ano, činnost způsobilá pro taxonomii a v souladu s taxonomií a příslušným environmentálním cílem; N: Ne, činnost způsobilá pro taxonomii, ale nikoliv v souladu s taxonomií a s příslušným environmentálním cílem; N/EL: „Nezpůsobilá", činnost není způsobilá pro taxonomii pro příslušný environmentální cíl.
3 EL: Činnost způsobilá pro taxonomii pro příslušný cíl; N/EL: Činnost, která není způsobilá pro taxonomii pro příslušný cíl.

KAPITÁLOVÉ VÝDAJE 2024

				KRITÉRIA PRO VÝZNAMNÝ PŘÍNOS						KRITÉRIA DNSH (NEZPŮSOBIT VÝZNAMNÉ ŠKODY)									
Hospodářské činnosti	Kód	Kapitálové výdaje (CapEx)	Podíl kapitálových výdajů 2024	Zmírňování změny klimatu	Přizpůsobování se změně klimatu	Voda	Znečištění	Oběhové hospodářství	Biologická rozmanitost	Zmírňování změny klimatu	Přizpůsobování se změně klimatu	Voda	Znečištění	Oběhové hospodářství	Biologická rozmanitost	Minimální záruky	Podíl tržeb za rok 2023 v souladu s taxonomií (A.1) nebo způsobilých podle taxonomie (A.2)	Kategorie podpůrných činností	Kategorie přechodných činností
		mil. €	%[1]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A/N	A/N	A/N	A/N	A/N	A/N	A/N	%[1]	E	T
A. Činnosti způsobilé pro taxonomii																			
A.1 Environmentálně udržitelné činnosti (v souladu s taxonomií)																			
Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	CCM 3.3	18 481	27,3	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	32,6	E	
Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	CCM 3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1		
Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	CCM 3.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0		
Kapitálové výdaje z environmentálně udržitelných činností (v souladu s taxonomií) (A.1)		**18 481**	**27,3**	**27,3**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**		**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**32,7**		
Z toho podpůrné činnosti		18 481	27,3	27,3	–	–	–	–	–		A	A	A	A	A	A	32,7	E	
Z toho přechodné činnosti		-	-	-							–	–	–	–	–	–	-		
A.2 Činnosti způsobilé pro taxonomii, které nejsou environmentálně udržitelné (činnosti, které nejsou v souladu s taxonomií)				EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]										
Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	CCM 3.3	48 674	72,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								66,9		
Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	CCM 3.2	93	0,1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-		
Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	CCM 3.6	134	0,2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1		
Kapitálové výdaje z činností způsobilých pro taxonomii, které ale nejsou environmentálně udržitelné (činnosti, které nejsou v souladu s taxonomií) (A.2)		**48 900**	**72,3**	**72,3**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**								**67,0**		
Kapitálové výdaje z činností způsobilých dle taxonomie (A.1 + A.2)		**67 381**	**99,6**	**99,6**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**								**99,6**		
B. Činnosti nezpůsobilé pro taxonomii																			
Kapitálové výdaje z činností, které nejsou způsobilé dle taxonomie (B)		253	0,4																
Celkem (A + B)		**67 634**	**100,0**																

1 Veškeré procentní údaje se vztahují na celkové kapitálové výdaje koncernu.
2 A: Ano, činnost způsobilá pro taxonomii a v souladu s taxonomií a příslušným environmentálním cílem; N: Ne, činnost způsobilá pro taxonomii, ale nikoliv v souladu s taxonomií a s příslušným environmentálním cílem; N/EL: „Nezpůsobilá", činnost není způsobilá pro taxonomii pro příslušný environmentální cíl.
3 EL: Činnost způsobilá pro taxonomii pro příslušný cíl; N/EL: Činnost, která není způsobilá pro taxonomii pro příslušný cíl.

PROVOZNÍ VÝDAJE 2024

				KRITÉRIA PRO VÝZNAMNÝ PŘÍNOS						KRITÉRIA DNSH (NEZPŮSOBIT VÝZNAMNÉ ŠKODY)									
	Kód	Provozní výdaje (OpEx)	Podíl provozních výdajů 2024	Zmírňování změny klimatu	Přizpůsobování se změně klimatu	Voda	Znečištění	Oběhové hospodářství	Biologická rozmanitost	Zmírňování změny klimatu	Přizpůsobování se změně klimatu	Voda	Znečištění	Oběhové hospodářství	Biologická rozmanitost	Minimální záruky	rok 2023 v souladu s taxonomií (A.1) nebo způsobilých podle taxonomie (A.2)	Kategorie podpůrných činností	Kategorie přechodných činností
Hospodářské činnosti		mil. €	%[1]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A; N; N/EL[2]	A/N	A/N	A/N	A/N	A/N	A/N	A/N	%[1]	E	T
A. Činnosti způsobilé pro taxonomii																			
A.1 Environmentálně udržitelné činnosti (v souladu s taxonomií)																			
Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	CCM 3.3	5 448	40,4	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	43,2	E	
Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	CCM 3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1		
Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	CCM 3.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5		
Provozní výdaje (OpEx) z environmentálně udržitelných činností (v souladu s taxonomií) (A.1)		**5 448**	**40,4**	**40,4**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**		**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**43,8**		
Z toho podpůrné činnosti		5 448	40,4	40,4	–	–	–	–	–		A	A	A	A	A	A	43,8	E	
Z toho přechodné činnosti		-	-	-							–	–	–	–	–	–	-		
A.2 Činnosti způsobilé pro taxonomii, které nejsou environmentálně udržitelné (činnosti, které nejsou v souladu s taxonomií)				EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]										
Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	CCM 3.3	7 674	57,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								53,9		
Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	CCM 3.2	11	0,1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-		
Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	CCM 3.6	233	1,7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,2		
Provozní výdaje (OpEx) z činností způsobilých pro taxonomii, které ale nejsou environmentálně udržitelné (činnosti, které nejsou v souladu s taxonomií) (A.2)		**7 919**	**58,8**	**58,8**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**								**55,1**		
Provozní výdaje z činností způsobilých dle taxonomie (A.1 + A.2)		**13 367**	**99,2**	**99,2**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**								**98,9**		
B. Činnosti nezpůsobilé pro taxonomii																			
Provozní výdaje (OpEx) z činností, které nejsou způsobilé dle taxonomie (B)		107	0,8																
Celkem (A + B)		**13 474**	**100,0**																

1 Veškeré procentní údaje se vztahují na celkové provozní výdaje koncernu.
2 A: Ano, činnost způsobilá pro taxonomii a v souladu s taxonomií a příslušným environmentálním cílem; N: Ne, činnost způsobilá pro taxonomii, ale nikoliv v souladu s taxonomií a s příslušným environmentálním cílem; N/EL: „Nezpůsobilá", činnost není způsobilá pro taxonomii pro příslušný environmentální cíl.
3 EL: Činnost způsobilá pro taxonomii pro příslušný cíl; N/EL: Činnost, která není způsobilá pro taxonomii pro příslušný cíl.

Vzhledem k nedostatku hospodářských činností v oblasti jaderné energetiky a fosilního plynu byla tabulková prezentace vynechána.

Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci

Koncern Volkswagen je sociálním zaměstnavatelem,
který se zasazuje o rozmanitou, inkluzivní a nediskriminační kulturu.

VÝZNAMNÉ DOPADY A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Do hodnocení významných dopadů byli v souladu s evropskými standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti zahrnuti zaměstnanci i osoby, které nejsou zaměstnanci. Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci a které mohou být ovlivněny významnými dopady činností, zahrnují zaměstnance, osoby samostatně výdělečně činné a dočasně přidělené externí pracovníky.

Zaměstnancem se rozumí každý, kdo má aktivní pracovní smlouvu a podílí se na procesu tvorby hodnot koncernu Volkswagen, včetně členů vrcholového vedení, osob v pasivní fázi odchodu do částečného důchodu a učňů. Kvantitativní informace nezahrnují osoby v neaktivním pracovním poměru, např. osoby na rodičovské dovolené. Nezahrnují ani zaměstnance účastnící se akademické přípravy, jako jsou stážisté, pracující studenti nebo studenti doktorského, magisterského a bakalářského studia. Zaměstnanci jsou rozděleni do kategorií podle různých charakteristik (např. doba zaměstnání, pohlaví).

Kromě toho existuje skupina externích pracovníků, kterou tvoří osoby samostatně výdělečně činné a pracovníci na dobu určitou. Na rozdíl od osob, které nejsou zaměstnanci, mohou pouze zaměstnanci uplatňovat přímý vliv ve smyslu podpory nebo zmírnění níže uvedených dopadů. Z tohoto důvodu jsou níže popsány politiky, opatření, cíle a zapojení zúčastněných stran ve vztahu k zaměstnancům. Pokud existují politiky ve vztahu k osobám, které nejsou zaměstnanci (dočasní externí pracovníci a osoby samostatně výdělečně činné), nebo k zapojení osob, jež nejsou zaměstnanci, jsou tyto politiky výslovně popsány.

Dopady zjištěné na základě posouzení významnosti se soustředí na samotnou společnost. Kromě průběžného dialogu se zaměstnanci, například prostřednictvím zástupců zaměstnanců, umožnil proces posouzení významnosti koncernu Volkswagen pochopit, zda a které skupiny zaměstnanců a osob, které nejsou zaměstnanci, mohou být významněji zasaženy negativními dopady.

Dopady v oblasti pracovních podmínek

V rámci posouzení významnosti koncern Volkswagen identifikoval pozitivní skutečné a potenciální dopady na zaměstnance a osoby, které nejsou zaměstnanci, s dlouhodobým účinkem. Uvedené dopady vyplývají z poskytování bezpečných pracovních míst se spravedlivým a transparentním odměňováním a odpovídajícími pracovními podmínkami z hlediska lidského zdraví. Patří sem mimo jiné školicí programy, ochrana zdraví a rozsáhlá práva na spolurozhodování. Pro zaměstnance i osoby, které nejsou zaměstnanci, to může znamenat jistý příjem, zdraví a dlouhodobé vyhlídky na zaměstnání navzdory měnícím se požadavkům v pracovním prostředí.

Z posouzení významnosti dále vyplývá identifikovaný skutečný negativní dopad. Vzniká tehdy, mají-li obchodní procesy týkající se pracovních podmínek koncernu negativní dopad na dotčené osoby (např. při

snižování počtu pracovních míst, omezování svobody sdružování v důsledku místních právních předpisů nebo negativních dopadů pracovních podmínek na zdraví). Negativní dopad se týká ojedinělých případů. Pro dotčené osoby to může znamenat ztrátu zaměstnání a jistého příjmu a také omezené možnosti zastupování zájmů, či zdravotní omezení.

Dopady v oblasti rovného zacházení a rovných příležitostí

Kromě dopadů identifikovaných v oblasti pracovních podmínek identifikoval koncern Volkswagen prostřednictvím posouzení významnosti skutečný pozitivní dopad na zaměstnance a osoby, které nejsou zaměstnanci, prostřednictvím zajištění inkluzivního pracovního prostředí a rovného zacházení se zaměstnanci a externími pracovníky, včetně příležitostí k rozvoji.

Zahrnuto je také začleňování osob se zdravotním postižením, podpora pracovní kultury bez prvků diskriminace, násilí a obtěžování a zvyšování povědomí zaměstnanců i osob, které nejsou zaměstnanci, o daných tématech. U zaměstnanců i externích pracovníků se tento dopad projevuje nediskriminačním přístupem k rozvoji potenciálu a usnadňováním perspektiv rozvoje.

Z posouzení významnosti navíc vyplynul i skutečný negativní dopad. Tento se projevuje v ojedinělých případech nerovného zacházení, mimo jiné s ohledem na nedostatek příležitostí k rozvoji v důsledku neexistence či nedostatečnosti objektivních pravidel k zamezení diskriminačního chování, jako jsou politiky odměňování nebo postupy náboru a povýšení. Negativní dopad se týká ojedinělých případů. Diskriminace a nerovné zacházení mohou mít dalekosáhlé důsledky, jež mohou vést jak k finančním ztrátám, tak k nepříznivým zdravotním dopadům.

Dopady v oblasti ostatních práv souvisejících s prací

Dále byl v rámci posouzení významnosti koncernu Volkswagen identifikován skutečný a potenciální pozitivní dopad na zaměstnance a osoby, které nejsou zaměstnanci, a to prostřednictvím podpory a prosazování dodržování sociálních a lidskoprávních standardů ve vztahu k zaměstnancům a externím pracovníkům (např. zákaz dětské práce nebo nucené práce). Tento dopad je potenciálně dlouhodobý.

Kromě dopadů identifikovaných pro účely zprávy o udržitelnosti při posouzení dvojí významnosti existují další personální rizika, jež jsou spojena s obchodním modelem. Jsou popsána v části „Personální rizika“ v kapitole „Rizika a příležitosti“ v konsolidované výroční zprávě a níže popsaná opatření slouží ke zmírnění i těchto rizik.

Vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem

Dopady identifikované v rámci posouzení významnosti mají vliv na obchodní model a strategie koncernu Volkswagen. Zohlednění dopadů na zaměstnance je zakotveno v základních firemních hodnotách koncernu Volkswagen. Kodex chování mapuje společný soubor hodnot související s bezúhonností a dodržováním předpisů v koncernu Volkswagen a vymezuje hodnoty pro strategické směřování koncernu. Podrobný popis kodexu chování je uveden v části „Koncernová politika dodržování předpisů v oblasti lidských zdrojů a kodex chování“ a v kapitole „Informace k chování podniku“. Rovnováhu mezi zájmy společnosti a zájmy našich zaměstnanců mají chránit zástupci zaměstnanců a to prostřednictvím procesů spolurozhodování.

Toto zohlednění zájmů zaměstnanců má efekt přesahující zjištěné krátkodobé dopady.

Jedním z cílů zakotvených v koncernové strategii udržitelnosti *regenerate+* je být sociálně odpovědným zaměstnavatelem. Strategie popisuje cestu k udržitelné budoucnosti a zaměřuje se na bezpečné a zdravé pracovní prostředí, rozmanitou, inkluzivní a nediskriminační kulturu, atraktivní pracovní místa, spravedlivé mzdy a odpovídající možnosti dalšího vzdělávání z hlediska dlouhodobé kvalifikace zaměstnanců.

Vedle koncernové strategie udržitelnosti vychází řízení dopadů na zaměstnance také z koncernové strategie lidských zdrojů pro trojici skupin značek Core, Progressive a Sport Luxury. Tato charakterizuje hlavní zásady transformace týkající se všech zaměstnanců a zaměřuje se mimo jiné na téma rozmanitosti, jež spolu s ostatními tématy tvoří její hlavní rámec.

Podrobnější informace o iniciativě *regenerate+* a nové strategii koncernu naleznete v kapitole „Obecné informace“. Koncernová strategie lidských zdrojů je rozvedena v kapitole „Trvale udržitelné zvyšování hodnoty“ v konsolidované výroční zprávě. K realizaci cílů týkajících se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci slouží strategie „Bezpečnost na prvním místě“ (Safety First). Koncern Volkswagen přikládá velký význam ochraně

svých zaměstnanců a utváření bezpečného a zdravého pracovního prostředí v souladu s platnými mezinárodními normami. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci jsou proto pro koncern Volkswagen klíčové. Smyslem této strategie je zakotvit „bezpečnost na prvním místě" jako hlavní zásadu jednání vedoucích pracovníků a zaměstnanců koncernu. Veškeré procesy související s bezpečností práce by měly být známé a měly by být spolehlivě uplatňovány. Je požadováno, aby všichni manažeři a zaměstnanci byli informováni a proškoleni, a jednali v souladu s bezpečnostními požadavky. Cílem je zajistit ochranu a podporu fyzického a duševního zdraví s přihlédnutím k psychosociálním rizikům a jejich dopadům. Zaměstnanci by při práci neměli utrpět žádný úraz. Pracoviště by proto měla být navrhována s přispěním útvarů odpovědných za bezpečnost práce.

Volkswagen se svou činností na výše uvedených významných dopadech podílí. Pomocí opatření popsaných v následujících odstavcích podporuje významné pozitivní dopady a reaguje na vliv vlastních významných negativních dopadů vyplývajících z obchodního modelu, strategie a hodnotového řetězce týkajících se zaměstnanců. Tato opatření jsou zde stručně shrnuta a podrobněji vysvětlena dále v oddílech o opatřeních týkajících se pracovních podmínek, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, rovného zacházení a rovných příležitostí a opatřeních zaměřených na ostatní práva související s prací.

Pokud jde o pracovní podmínky, hodlá koncern Volkswagen posílit pozitivní dopady prostřednictvím zavedení a průběžného zlepšování systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci ve výrobních závodech s více než 1 000 zaměstnanci. Tento systém je nejen interně auditován, ale také externě certifikován. Kromě toho se v koncernu provádějí systematické analýzy rizik a koncernové audity v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci s cílem dále ji pro zaměstnance zlepšovat. Níže popsaná opatření týkající se svobody sdružování umožňují zaměstnancům realizovat jejich právo na svobodu sdružování v souladu s právními předpisy platnými v různých zemích a lokalitách. Navíc se zavádějí a postupně rozšiřují programy digitálního vzdělávání zaměstnanců, aby si zaměstnanci mohli udržet dlouhodobou zaměstnatelnost i při změně požadavků.

Koncern Volkswagen se snaží předcházet negativním dopadům na pracovní podmínky, zejména pokud jde o podnikové procesy, jež mají negativní dopad na jednotlivé zaměstnance, například v případě snižování počtu pracovních míst, a to plánováním využití kapacit závodů napříč koncernem v plánovacím kole. K identifikaci a zmírnění problémů, které zaměstnanci považují za obzvláště kritické, a k vyvození odpovídajících opatření ke zlepšení podmínek, se dále využívá průzkum mínění *(Stimmungsbarometer)*. Zpravidla probíhá každoročně, ale ve vykazovaném období byl z důvodu revize pozastaven.

Pokud jde o rovné zacházení, chce koncern Volkswagen posílit pozitivní dopady definováním opatření k vytvoření inkluzivního pracovního prostředí a rovného zacházení. Jednotlivé společnosti spoléhají na koncernovou směrnici, která definuje témata a oblasti opatření, jež musí být realizována na podporu rozmanitosti, rovných příležitostí, inkluze a sounáležitosti. Kromě toho koncern Volkswagen prostřednictvím školení a pracovních materiálů napomáhá vedoucím pracovníkům v rámci celého koncernu vytvářet pracovní prostředí bez předsudků, jakož i procesy zaručující rovné příležitosti. Za účelem vytvoření přímé pobídky k dodržování cílů v oblasti rozmanitosti je odměňování vedení koncernu vázáno na index diverzity. Pomocí tohoto indexu se v podniku průběžně sleduje, jak je rozvíjena diverzita na úrovni managementu.

Negativním dopadům souvisejícím s rovným zacházením chce koncern Volkswagen předcházet tím, že postihuje pochybení a shromažďuje a zveřejňuje statistiky o sankcích za pochybení. Dále byla zavedena nová antidiskriminační směrnice, která má odstranit mezery v regulaci týkající se zamezení diskriminace v náboru, odměňování a služebního postupu zaměstnanců. Koncernové společnosti v současné době pracují na její implementaci.

Pokud jde o ostatní práva související s prací, Volkswagen posílil pozitivní dopady rozšířením koncernového procesu, jehož cílem je zabránit porušování základních lidských práv při náboru zaměstnanců (zákaz dětské práce a nucené práce).

Vzhledem k pozitivnímu dopadu podpory a prosazování dodržování sociálních a lidskoprávních standardů (např. zákaz dětské a nucené práce) je jakékoli riziko nucené či dětské práce v koncernu Volkswagen s ohledem na jeho činnosti, případně země, regiony či zeměpisné oblasti, v nichž koncern Volkswagen působí, v maximální míře omezeno.

PROCESY: ZAPOJENÍ ZAMĚSTNANCŮ A ZÁSTUPCŮ ZAMĚSTNANCŮ V SOUVISLOSTI S DOPADY

Politika zapojení zaměstnanců

Koncern Volkswagen umožňuje co nejširší zastoupení zájmů zaměstnanců, respektuje jejich perspektivy a zájmy a průběžně s nimi spolupracuje. Při každodenním jednání jsou pro zaměstnance kontaktním místem jak vedoucí pracovníci, tak personální oddělení. Marginalizované skupiny mohou zpravidla využít další kontakty na úrovni podniku (např. odborníky na diverzitu). Kromě toho koncern Volkswagen vede průběžný dialog se zástupci zaměstnanců (např. podnikové rady, odbory, zastoupení v dozorčí radě) o významných skutečných a potenciálních pozitivních a negativních dopadech, které podnik na zaměstnance má nebo by mohl mít. Přitom se opírá o níže popsané stabilní formáty dialogu a zpětné vazby, které poskytují prostor pro vývoj významných témat a záležitostí zaměstnanců. Zahrnují také potenciální negativní dopady, které by mohly vzniknout z obchodních procesů nezávisle na segmentu. Díky tomu je možné vzniklé skutečné i potenciální dopady neprodleně řešit. Informace o jakýchkoli kontroverzích, včetně těch, které se týkají záležitostí zaměstnanců, jsou neprodleně a transparentně zpřístupňovány na webové informační platformě společnosti.

Nejdůležitější pilíř zohledňování zájmů zaměstnanců představují zástupci zaměstnanců. Volkswagen se zavazuje se zástupci zaměstnanců otevřeně a s důvěrou spolupracovat, vést s nimi konstruktivní a kooperativní dialog a usilovat o spravedlivou rovnováhu zájmů. Profesionální přístup k zastupování zaměstnanců je nedílnou součástí podnikové kultury. Zástupci zaměstnanců usnadňují nepřímé zastupování zájmů, názorů a práv zaměstnanců vůči vedení – průběžně a na různých úrovních. Zastupování má dlouhou tradici zejména v Německu, ale i v mezinárodním měřítku existují jeho zavedené formy; v koncernu Volkswagen již po desetiletí funguje globální podniková rada. Dohody mezi zástupci zaměstnanců a vrcholovým vedením jsou kodifikovány prostřednictvím různých dokumentů – například dokumentů o klíčových otázkách a programů pro budoucnost. Dočasní externí zaměstnanci mohou využívat orgány zájmového zastoupení koncernu ve vztahu k tématům, jež se týkají jejich zaměstnání, pokud tomu nebrání žádné právní nebo podnikové předpisy.

Níže uvedené formáty a kanály mají zajistit, aby byly zájmy zaměstnanců vyslyšeny vedením na místní, evropské i globální úrovni, a to jak přímo, tak prostřednictvím zástupců zaměstnanců.

Spolurozhodování zaměstnanců v dozorčí radě

Dozorčí rada společnosti Volkswagen AG je složena ze stejného počtu zástupců akcionářů a zaměstnanců. V rámci svých pravomocí přijímá usnesení zpravidla na společných zasedáních. Rovné zastoupení je zakotveno v zákoně o akciových společnostech *(Aktiengesetz; AktG)* a v zákoně o spolurozhodování *(Mitbestimmungsgesetz; MitbestG)*. Má rovněž zajistit dlouhodobou institucionalizaci zájmů zaměstnanců.

Výbory dozorčí rady, které připravují rozhodnutí, jsou rovněž obecně založeny na principu rovného zastoupení, což umožňuje nepřímé spolurozhodování zaměstnanců a zajišťuje, že se jejich zájmy odrážejí v rozhodnutích dozorčí rady. Tento fakt přispívá k podpoře pozitivních dopadů podnikatelské činnosti koncernu na zaměstnance, resp. ke zmírnění negativních dopadů na zaměstnance. Dozorčí rada se schází nejméně dvakrát v každém pololetí kalendářního roku. Přesný počet zasedání a hlavní projednávaná témata jsou uvedena ve Zprávě dozorčí rady.

Operativní odpovědnost za svolání zasedání dozorčí rady nese předseda dozorčí rady, za svolání zasedání výborů takto odpovídá předseda příslušného výboru.

Evropská a globální podniková rada koncernu

Evropská podniková rada a globální podniková rada koncernu jsou klíčovými nástroji z hlediska zohlednění zájmů zaměstnanců. Zástupci zaměstnanců a vedení se pravidelně setkávají na poradních schůzkách, kde představenstvo koncernu informuje evropskou podnikovou radu a globální podnikovou radu o aktuálních tématech týkajících se zaměstnanců. Všichni členové evropské podnikové rady a globální podnikové rady se každoročně účastní alespoň jednoho společného zasedání. Kromě toho jsou pořádána společná výjezdní zasedání a workshopy.

Mezi těmito orgány a vedením koncernu Volkswagen byly uzavřeny důležité mezinárodní rámcové dohody, včetně Deklarace koncernu Volkswagen o sociálních právech, pracovních vztazích a podnikání a lidských právech (zkráceně „Sociální charta“). V souladu s jejím obsahem byly téměř v celém koncernu vytvořeny orgány zastupující zaměstnance v souladu s místními právními předpisy.

Při vyjednávání a tvorbě Sociální charty byly zohledněny perspektivy zaměstnanců prostřednictvím jejich zástupců. Součástí každoročního setkání je zpráva o jejím dodržování a posouzení požadavků na úpravy znění. Další charty, které jsou výsledkem spolupráce mezi evropskou podnikovou radou a globální podnikovou radou koncernu, představují závazná pravidla pro management. Týkají se i rozhodnutí nebo činností zaměřených na řízení skutečných a potenciálních dopadů na zaměstnance a osoby, které nejsou zaměstnanci koncernu.

Mezi další dohody, které jsou výsledkem uvedené spolupráce, patří Charta o pracovních vztazích, Charta o dočasné práci a Charta o odborném vzdělávání. Jejich cílem je poskytnout zaměstnancům a osobám, které nejsou zaměstnanci, jistotu, pokud jde o jejich kolektivní práva na pracovišti, a také stanovit zásady pracovní politiky. Z těchto chart rovněž vyplývá, že při vypracovávání lidskoprávních a personálních zásad a pokynů jsou brány v úvahu zájmy zaměstnanců a externích pracovníků.

Charta o pracovních vztazích dává zástupcům zaměstnanců v evropské podnikové radě a globální podnikové radě přesně definovaná práva na informace, konzultace a spolurozhodování – například práva na spolurozhodování o personálním rozvoji či bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Zásady stanovené v chartě tvoří rámec pro zastupování zájmů zaměstnanců na místní úrovni v rámci celého koncernu.

Charta o dočasné práci stanoví zásady dočasné práce, upravuje rámcové podmínky zaměstnávání a odměňování dočasných externích pracovníků v koncernu Volkswagen a má za cíl sjednotit využívání dočasné práce v celém koncernu.

Charta o odborném vzdělávání byla přijata s cílem definovat klíčové aspekty utváření podmínek pro učňovské vzdělávání, jež musí být zohledněny při provádění Charty o pracovních vztazích.

Operativní odpovědnost za implementaci komunikačního formátu a kodifikaci výsledků nese předseda evropské podnikové rady a globální podnikové rady koncernu za účasti člena představenstva koncernu Volkswagen AG zodpovědného za lidské zdroje, zastoupeného organizační jednotkou Group Human Resources International.

Průzkum mínění

Každoroční průzkum mezi zaměstnanci, který je komplexně využíván v celém koncernu, poskytuje zaměstnancům od roku 2008 přímou a zavedenou možnost vyjádřit svůj názor. Tento průzkum mínění slouží ke sběru údajů o spokojenosti zaměstnanců. Na základě jeho výsledků byly zavedeny následné procesy, v jejichž rámci byla vypracována a realizována opatření. Tímto způsobem byly názory zaměstnanců zohledněny při přijímání opatření k odstranění negativních vlivů a při vyhodnocování jejich účinnosti. Měření a zveřejňování míry účasti sloužilo jako indikátor účinnosti a přijatelnosti průzkumu. V roce 2023 činila tato míra 79 % zaměstnanců zúčastněných společností.

Průzkum mínění byl v účetním období roku 2024 pozastaven za účelem revize. Po revizi by měl být i nadále poskytován jako nástroj všem společnostem. Za průzkum mínění bude i nadále operativně odpovídat oddělení lidských zdrojů koncernu. Více informací o nové podobě průzkumu mínění naleznete v části „Opatření týkající se pracovních podmínek“ a v kapitole „Informace k chování podniku“ v části „Opatření: Podniková kultura“.

Společnost zavedla další formáty, jež mohou zaměstnanci k hlášení svých zájmů a problémů využívat. Jedná se o přímé formy komunikace. Tyto formáty zahrnují systém pro oznamovatele v rámci koncernu a přímé hlášení vedoucím pracovníkům, kteří jsou povinni se hlášením zabývat a v případě potřeby přijmout opatření. Oznamovací povinnost pro zaměstnance ve vedení je stanovena v koncernové směrnici. Další informace o účinnosti systému whistleblowingu jsou uvedeny v níže uvedených oddílech.

PROCESY: NÁPRAVA NEGATIVNÍCH DOPADŮ A KANÁLY PRO PODÁVÁNÍ STÍŽNOSTÍ

Dodržování zákonných požadavků, interních předpisů a kodexu chování je v koncernu Volkswagen prioritou. Cílem je zabránit negativním dopadům na zaměstnance i osoby, které nejsou zaměstnanci, a těmto dopadům předcházet.

Při posouzení významnosti však byly zjištěny skutečné negativní dopady na pracovní podmínky, rovné zacházení a rovné příležitosti v rámci koncernu Volkswagen. Jedná se o ojedinělé případy, které se týkají témat snižování počtu pracovních míst, svobody sdružování omezené místními zákony, pracovních podmínek s dopadem na zdraví a nerovné zacházení, včetně nedostatku příležitostí k rozvoji v důsledku neexistence nebo nedostatečných objektivních pravidel k zamezení diskriminace, jako jsou směrnice o odměňování či postupy při náboru a povýšení. Vzhledem k tomu, že nebyly zjištěny žádné systematické dopady, ale pouze jednotlivé případy, které rovněž podléhají regionálním podmínkám, jsou dopady řízeny spíše na místní úrovni ve společnostech než na úrovni celého koncernu.

Konkrétně to znamená, že jednotlivé společnosti přijímají opatření, objeví-li se jednotlivé případy týkající se snižování počtu pracovních míst a pracovních podmínek negativně ovlivňujících zdraví. Pokud jde o snižování počtu pracovních míst, znamená to například vytváření pracovních příležitostí na jiných místech, využití křivky demografického poklesu s cílem minimalizovat skutečné propouštění nebo přijetí sociálně odpovědného přístupu, pokud se snižování počtu pracovních míst nelze vyhnout. U pracovních podmínek s negativními dopady na zdraví společnost reaguje na příslušné okolnosti hlášených pracovních úrazů na místní úrovni a přijímá opatření.

Vzhledem k rozdílným politickým a právním podmínkám není možné ve všech výrobních závodech koncernu po celém světě uplatňovat normy Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) a Mezinárodní organizace práce (ILO) ve stejném rozsahu jako v Evropské unii. Svoboda sdružování je realizována v souladu s právními předpisy platnými v jednotlivých zemích a lokalitách. Cílem je překlenout napětí mezi různými národními podmínkami a zájmem na co největší realizaci práva na sdružování. Zvláštní problém vzniká ve státech, které nepodepsaly Úmluvu MOP o svobodě sdružování a ochraně práva odborově se organizovat. Při těchto snahách je třeba dbát na to, aby nedošlo k porušení místních právních předpisů a nebyli ohroženi místní zaměstnanci.

Pokud dojde k jednotlivým závažným porušením pravidel, například v souvislosti s nerovným zacházením a diskriminací, mohou zaměstnanci využít dále popsaný systém pro oznamovatele a domáhat se nápravy, která je na rozdíl od výše popsaných záležitostí řešena na úrovni koncernu.

Volkswagen zavedl definované kanály pro podávání stížností a procesy nápravy. Dojde-li k podání stížnosti, jsou okamžitě přijata protiopatření – v souladu s vnitrostátními předpisy – a jejich provádění je monitorováno s cílem eliminovat potenciální nebo skutečný negativní dopad a zabránit opakování.

Kanály pro podávání stížností

Systém pro oznamovatele v rámci koncernu má díky závazným zásadám a upraveným postupům zabránit poškozování společnosti a umožnit zaměstnancům i externím pracovníkům upozornit na případná pochybení. Slouží jako centrální kontaktní místo k oznamování porušení předpisů a je centralizovaným postupem koncernu Volkswagen k podávání stížností.

Koordinací systému pro oznamovatele v rámci koncernu je pověřena Centrální vyšetřovací kancelář ve Wolfsburgu. Zaměstnanci zde zpracovávají oznámení, která se týkají společnosti Volkswagen AG a jejích dceřiných společností bez vlastní vyšetřovací kanceláře, jakož i oznámení, jež se týkají celého koncernu Volkswagen. Nahlášené případy prošetřují zaměstnanci oddělení auditu, bezpečnostního oddělení a právního oddělení. Společnosti AUDI AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG a TRATON SE využívají samostatné vyšetřovací kanceláře a to i pro své dceřiné společnosti. Regionální vyšetřovací kancelář má také Volkswagen (China) Investment Company Ltd., která zpracovává hlášení týkající se čínských dceřiných společností Volkswagen AG a AUDI AG.

Všichni zaměstnanci koncernu, obchodní partneři a jejich zaměstnanci, zákazníci a další třetí strany mohou kdykoli nahlásit informace o možném porušení předpisů, včetně závažných důsledků pro zaměstnance a externí pracovníky, jakož i porušování lidských práv, v případě zájmu i anonymně.

Zásady, kanály pro oznamování a postupy systému pro oznamovatele v koncernu Volkswagen jsou podrobně popsány v kapitole „Informace k chování podniku“.

Oznamovací kanály a další informace o existujících postupech podávání stížností jsou veřejně přístupné na internetových stránkách koncernu Volkswagen.

Dostupnost a přístupnost oznamovacích kanálů systému whistleblowingu je kontrolována v rámci systému vnitřní kontroly.

Zaměstnanci se mohou se svými obavami obrátit také na interní zástupce zaměstnanců. Další informace jsou uvedeny v části „Procesy: zapojení zaměstnanců a zástupců zaměstnanců v souvislosti s dopady“.

Kromě těchto kanálů pro podávání stížností, které provozuje samotný koncern, jsou k dispozici také externí mechanismy pro podávání stížností, například Národní kontaktní místo OECD nebo Spolkový úřad pro hospodářství a kontrolu vývozu (*Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle; BAFA)*. Hlášení, která koncern Volkswagen obdrží, jsou zpracovávána v systému pro oznamovatele.

Stíhání a monitoring nahlášených stížností

Koncern Volkswagen bere každou stížnost vážně a řeší ji v souladu s definovanými zásadami a postupy. Tyto jsou uvedeny ve veřejně dostupném jednacím řádu a v koncernové směrnici.

Jakmile je stížnost prostřednictvím oznamovacích kanálů spravovaných systémem pro oznamovatele přijata, je zdokumentována. Pokud se týká situace v segmentu koncernu, aniž by došlo k pochybení zaměstnance, systém pro oznamovatele stížnost neprodleně předá příslušné funkci koncernu, která je na základě předmětu stížnosti odpovědná za její vyřízení.

Za potenciálně závažné stížnosti na zaměstnance koncernu Volkswagen odpovídá příslušná vyšetřovací kancelář.

Každý případ, v němž existuje možnost kontaktovat stěžovatele, je se stěžovatelem projednán. Koncern informuje oznamovatele o vyřízení a výsledku, přičemž usiluje o co největší transparentnost. Po ukončení šetření musí odpovědné oddělení případ zdokumentovat. Za účelem postihu porušení pravidel byl s ohledem na místní právní předpisy vypracován katalog opatření, který je koncernem uplatňován. Disciplinární opatření jsou rovněž dokumentována. Ve všech společnostech s pěti a více zaměstnanci byl zaveden systém podávání zpráv o dané problematice.

Přístup a postup při přijímání nápravných opatření

Pakliže další kroky neiniciuje systém pro oznamovatele, jsou za zahájení nápravných opatření odpovědné příslušné odborné útvary a funkční oblasti.

Koncernové útvary pro compliance v oblasti lidských zdrojů, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a útvar zajišťující bezpečnost působí jako poradci a kontroloři oddělení a funkčních oblastí příslušných společností koncernu. Jakmile je zjištěno porušení předpisů a je třeba přijmout nápravná opatření, iniciuje je na vlastní odpovědnost příslušný útvar. V závislosti na typu, závažnosti a pravděpodobnosti výskytu daného zákazu jsou nápravná opatření stanovena případ od případu.

Nápravná opatření, která vyplývají z analýz rizik nebo jsou vyžadována z jiných důvodů, jsou rovněž definována a realizována výše uvedenými odpovědnými útvary.

Koncern Volkswagen pravidelně i ad hoc kontroluje, zda přijatá opatření účinně zabraňují negativním dopadům nebo je snižují, a to v rámci kontroly dodržování předpisů. Tato zahrnuje rovněž kontrolu dodržování kodexu chování a vyřizování stížností.

Účinnost postupu

Postup vyřizování stížností v rámci systému pro oznamovatele vychází z kritérií účinnosti uvedených v Obecných zásadách OSN pro podnikání a lidská práva a je jasně popsán v jednacím řádu.

Informace jsou poskytovány způsobem vhodným pro daný kontext a cílovou skupinu. Jednací řád poskytuje cílovým skupinám přístup k informacím potřebným pro účast v řízení o stížnosti, včetně informací o časovém rámci.

Informace o přijatých stížnostech a opatřeních k jejich nápravě jsou veřejně dostupné ve zprávě BAFA koncernu Volkswagen. Osoby s rozhodovací pravomocí v podniku jsou pravidelně informovány o závažných porušeních povinností ze strany podniku týkajících se lidských práv (viz také kapitola „Informace k chování podniku“).

Účinnost tohoto postupu je ověřována. Dotazy či návrhy na zlepšení systému whistleblowingu lze směřovat na Centrální vyšetřovací kancelář. Každý, kdo byl během šetření vyslechnut, má rovněž možnost poskytnout zpětnou vazbu ombudsmanovi jako nezávislému orgánu.

Důvěra zaměstnanců v řízení o stížnosti

Koncern Volkswagen poskytuje internetové školení o lidských právech s cílem zajistit, aby zaměstnanci znali struktury a postupy a důvěřovali jim jako způsobu, jak sdělit své obavy či potřeby a nechat je prověřit. Toto školení podrobně vysvětluje všechny dostupné možnosti kontaktování.

Kromě toho se podnik zaměřuje na různé komunikační aktivity s cílem zvýšit informovanost a podpořit využívání kanálů pro podávání stížností. Systém pro oznamovatele je součástí všech povinných školení o dodržování předpisů. Další informace o školení jsou uvedeny v kapitole „Informace k chování podniku“. Účast na povinných školeních je sledována. Podíl anonymních oznámení bez kontaktních údajů zůstává velmi nízký.

Koncern Volkswagen má politiku týkající se ochrany osob, včetně zástupců zaměstnanců, před odvetnými opatřeními v podobě koncernové politiky a jednacího řádu pro mechanismus stížností. Podrobné informace o ochraně oznamovatelů naleznete v části „Ochrana oznamovatelů“ v kapitole „Informace k chování podniku“.

POLITIKY: ZAMĚSTNANCI A OSOBY, KTERÉ NEJSOU ZAMĚSTNANCI

Koncern Volkswagen je společensky odpovědný zaměstnavatel, který se při své personální činnosti řídí mezinárodními rámci. Zaměstnanci koncernu Volkswagen pracují v mnoha zemích světa. V některých lokalitách je koncern zaměstnavatelem již desítky let, zatímco v jiných působí nově. Pracovní a životní podmínky zaměstnanců a jejich zájmy a názory jsou proto různorodé. Výzvou v oblasti personální politiky je vyrovnat se s napětím plynoucím z této rozmanitosti a zároveň zavést standardy platné pro celý koncern. V souladu s evropskými standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti se zde zaměřujeme pouze na obsah, který má pro zaměstnance koncernu globální význam. Kromě toho mají různé značky a společnosti další regionální politiky, cíle a opatření, jež jsou přizpůsobeny místním zájmům a názorům zaměstnanců, ale jsou uvedeny například ve zprávách o udržitelnosti příslušných společností, nikoliv zde.

Volkswagen řeší pozitivní a negativní dopady svých obchodních aktivit na zaměstnance pomocí koncernových politik řízení. Tyto politiky řízení mají být uplatňovány ve všech ovládaných společnostech koncernu Volkswagen. Zásady řízení týkající se zaměstnanců jsou primárně stanoveny v koncernových politikách. V následujících kapitolách je vysvětleno, které politiky řízení se týkají zaměstnanců v koncernu Volkswagen.

Osobám, které nejsou zaměstnanci koncernu, musí být rovněž zajištěny odpovídající pracovní a mzdové podmínky. Při najímání dočasných externích pracovníků oddělením nákupu jsou standardy příslušných pracovních podmínek prosazovány na základě zásad řízení tohoto oddělení. Příslušné zásady jsou popsány v kapitole „Pracovníci v hodnotovém řetězci“. Prostřednictvím odpovídajících požadavků na obchodní partnery přispívají politiky a opatření oddělení nákupu rovněž ke zmírnění, resp. podpoře dopadů na osoby, které nejsou zaměstnanci, uvedených v kapitole „Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci“, pokud jde o spravedlivé a transparentní odměňování, odpovídající pracovní podmínky ve vztahu ke zdraví, svobodu sdružování, nediskriminační a inkluzivní pracovní prostředí, rovné zacházení a dodržování sociálních a lidskoprávních standardů (např. zákaz dětské práce nebo nucené práce). V případě procesních odchylek platí rovněž požadavky Charty o dočasné práci, a tedy i kodexu chování pro obchodní partnery. Plnění uvedených požadavků je předpokladem spolupráce s pracovní agenturou poskytující přidělené pracovníky. V plánu je také zakotvit uplatňování kodexu chování pro obchodní partnery do příslušné politiky koncernu pro oddělení nákupu ve všech případech, kdy dochází k odchylkám.

Systém řízení dodržování povinností náležité péče v oblasti lidských práv

Jako koncern s celosvětovou působností uznává koncern Volkswagen následující mezinárodní úmluvy a deklarace a vyjadřuje svůj souhlas s jejich obsahem a zásadami v nich uvedenými. Patří mezi ně:

- Všeobecná deklarace lidských práv, kodifikovaná zejména v Mezinárodním paktu o občanských a politických právech a v Mezinárodním paktu o hospodářských, sociálních a kulturních právech (vedle dalších platných smluv o lidských právech, jež jsou závazné podle mezinárodního práva, například Úmluvě OSN o právech dítěte).
- Základní pracovní normy Mezinárodní organizace práce (MOP).
- Třístranná deklarace zásad týkajících se nadnárodních podniků a sociální politiky MOP.
- Deset zásad iniciativy OSN s názvem Global Compact.
- Obecné zásady OSN v oblasti podnikání a lidských práv.
- Směrnice Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj pro nadnárodní podniky (Směrnice OECD).
- Mezinárodní pakty o občanských a politických právech a o hospodářských, sociálních a kulturních právech z 19. prosince 1966.

Jako signatář iniciativy OSN Global Compact se koncern Volkswagen ve svých aktivitách v oblasti lidských zdrojů řídí mezinárodními rámci a standardy udržitelného rozvoje, například cíli udržitelného rozvoje OSN (SDGs). V Německu 1. ledna 2023 rovněž vstoupil v platnost zákon o povinnosti náležité péče v dodavatelském řetězci (LkSG). Koncern Volkswagen začlenil téma podnikání a lidských práv do svého stávajícího systému řízení shody (CMS), aby mohl plnit své povinnosti náležité péče týkající se lidských práv. Témata dětské práce, nucené práce a obchodování s lidmi jsou nepřímo řešena v Kodexu chování a výslovně v Sociální chartě a Kodexu chování pro obchodní partnery.

Ve společnosti Volkswagen jsou v rámci celého koncernu stanoveny jasné odpovědnosti v rámci „modelu tří linií obrany" jako regulačního rámce pro ucelený systém řízení, řízení rizik a compliance pro řízení podnikových rizik, včetně rizik v oblasti lidských práv.

První linii tvoří odborné a funkční útvary odpovědné za každodenní provozní činnosti. Identifikují, analyzují a aktivně řídí rizika, včetně rizik v oblasti lidských práv, a to prostřednictvím vhodných preventivních opatření. Mezi relevantní útvary zajišťující plnění povinností v oblasti lidských práv a náležité péče o životní prostředí patří ve vlastním segmentu společnosti Volkswagen AG především koncernové útvary lidských zdrojů, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a útvar zajišťující bezpečnost, jakož i oddělení nákupu.

Druhou linii obrany tvoří poradenské útvary, na koncernové úrovni především právní oddělení a oddělení pro dodržování předpisů, oddělení pro dodržování předpisů v oblasti lidských zdrojů, oddělení pro životní prostředí a oddělení pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci. Tato poradenská oddělení jsou zodpovědná především za zajištění procesů compliance a za poradenství a podporu provozních divizí při jejich činnostech v oblasti řízení rizik.

Třetí linii obrany představuje oddělení interního auditu jako objektivní kontrolní orgán.

Uvedená politika řízení je v souladu s postupem náležité péče v obecných zásadách OSN v oblasti podnikání a lidských práv, směrnicí OECD pro nadnárodní podniky a Prohlášením MOP o zásadách a základních právech při práci. Dodržování uvedených předpisů je sledováno pomocí systému řízení rizik v oblasti lidských práv.

Pokud je zjištěno porušení rámců, musí být zahájena nápravná opatření a ověřena jejich účinnost. Kromě toho byl definován proces, který zajišťuje, že zásady na internetových stránkách koncernu, jako je Kodex chování, jsou každoročně přezkoumávány, aby bylo možné provést případné aktualizace.

Zásady řízení pro dodržování náležité péče v oblasti lidských práv jsou k dispozici ve směrnicích koncernu v příslušných oblastech a mohou být libovolně využity při implementaci. Všechny potenciální zúčastněné strany mohou zásady nalézt na domovské stránce koncernu v kategorii „Koncern" v části „Etika, řízení rizik a dodržování předpisů" a dále „Lidská práva". Zde je také zveřejněno prohlášení o zásadách dodržování náležité péče v oblasti lidských práv v souladu s LkSG.

V zásadách řízení byl rovněž definován postup pro přijímání nezbytných a vhodných opatření v reakci na určité skutečné nebo potenciální negativní dopady. Je zde stanoveno, kdo je odpovědný za vypracování preventivních a nápravných opatření a formulaci vhodných opatření.

Systém řízení dodržování lidských práv významně přispívá k řízení skutečných a potenciálních pozitivních dopadů zjištěných při posouzení dvojí významnosti. Patří sem spravedlivé a transparentní odměňování, komplexní práva na spolurozhodování, pracovní podmínky respektující zdraví, inkluzivní pracovní prostředí, rovné zacházení se zaměstnanci a podpora kultury bez prvků diskriminace, násilí a obtěžování. Zahrnuje také podporu a prosazování dodržování sociálních a lidskoprávních standardů ve vztahu k zaměstnancům i osobám, které nejsou zaměstnanci (např. zákaz dětské nebo nucené práce). Identifikované skutečné negativní dopady jsou tímto způsobem zmírňovány. Patří mezi ně případy, kdy obchodní procesy týkající se pracovních podmínek koncernu mají negativní dopad nebo kdy dochází k ojedinělým případům nerovného zacházení v pracovněprávních vztazích. To platí při nedostatku příležitostí k rozvoji zaměstnanců v důsledku neexistence nebo nedostatečnosti objektivních pravidel pro zamezení diskriminačního chování.

Koncernové politiky

Další zásady řízení týkající se zaměstnanců jsou popsány v níže uvedených koncernových politikách. Tyto politiky se vztahují na všechny ovládané společnosti koncernu Volkswagen. Příslušné oddělení je nejméně jednou ročně přezkoumává, aby byla zajištěna jejich aktuálnost a v případě potřeby aktualizace. Odpovědné osoby je mohou nalézt na intranetu koncernu. Pro dotčené zúčastněné strany jsou na internetových stránkách koncernu k dispozici veřejné dokumenty související s koncernovými směrnicemi, například kodex chování a zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Koncernová politika dodržování předpisů v oblasti lidských zdrojů a kodex chování

Koncernová politika dodržování předpisů v oblasti lidských zdrojů upravuje organizační rámec, strukturu a odpovědnost za řádné činnosti, dodržování předpisů a požadavky na provádění v ovládaných společnostech koncernu Volkswagen. Jsou zde zohledněny místní právní, kolektivní a provozní předpisy a zajištěna stávající práva zástupců zaměstnanců na spolurozhodování.

Koncernovou politiku řídí organizační jednotka HR Compliance, která je nedílnou součástí veškerých strategických a provozních personálních činností v koncernu Volkswagen. Uplatňování koncernové politiky systematicky podporuje a posiluje bezúhonnost a dodržování předpisů v personálních nástrojích, činnostech a procesech. Významně také přispívá k přístupu, chování a jednání zaměstnanců s ohledem na bezúhonnost a dodržování právních předpisů, jakož i k dodržování povinností náležité péče o lidská práva a kodexu chování, který je v koncernové směrnici pevně zakotven. To platí i ve vztahu k prevenci a přijímání opatření k předcházení diskriminace a podpoře rozmanitosti a začleňování.

Kromě dalšího obsahu, který je relevantní zejména v souvislosti s politikami řízení v části „Podniková kultura" v kapitole „Informace k chování podniku", jsou základní hodnoty s ohledem na rozmanitost a dodržování lidských práv zaměstnanců zakotveny v kodexu chování a koncernové politice compliance v oblasti lidských zdrojů. Tyto předpisy specifikují, jakým způsobem koncern Volkswagen podporuje rozmanitost a usiluje o vytvoření inkluzivního pracovního prostředí. Cílem je zajistit rovné příležitosti pro všechny a předcházet libovolným formám diskriminace. To se týká zejména diskriminace na základě etnického nebo sociálního původu, barvy pleti, pohlaví, národnosti, jazyka, náboženství, ideologie, věku, tělesného nebo duševního postižení, genderové identity, sexuální orientace, politických názorů, pokud jsou založeny na demokratických principech a toleranci vůči osobám s odlišnými názory, nebo jiných zákonem chráněných charakteristik. Koncern Volkswagen respektuje a chrání práva zranitelných skupin, jako jsou osoby se zdravotním postižením, osoby s migračním původem, starší zaměstnanci, etnické, náboženské nebo srovnatelné menšiny, a podporuje spolupráci vyznačující se vzájemným respektem. Respektuje právo na svobodu svědomí, projevu a náboženského vyznání. V případech, kdy tato práva podléhají omezením ze strany státu, usiluje o společenský dialog.

Koncern Volkswagen netoleruje žádnou formu obtěžování. To platí zejména pro násilí a obtěžování, ke kterému dochází při výkonu práce, v souvislosti s ním nebo v jeho důsledku. Různé životní fáze a životní modely jsou pro nás dalším aspektem rozmanitosti zaměstnanců, který je třeba podporovat s ohledem na rovnováhu mezi pracovním a soukromým životem. Vytvořením jasných minimálních standardů a standardů chování v obou výše uvedených dokumentech týkajících se rozmanitosti, rovných příležitostí a rovného zastoupení, jejich

zakotvením v povědomí zaměstnanců a prosazováním ze strany kvalifikovaných vedoucích pracovníků je možné předcházet diskriminaci a obtěžování, omezovat jejich výskyt a bojovat proti nim. Současně se očekává, že budou podporovány aspekty, jako jsou rozmanitost a inkluze.

Dalším podstatným prvkem kodexu chování je závazek otevřeně a ve vzájemné důvěře spolupracovat se zástupci zaměstnanců, udržovat vzájemný konstruktivní a kooperativní dialog a usilovat o spravedlivou rovnováhu zájmů. Budoucnost společnosti Volkswagen a jejích zaměstnanců spočívá v kooperativním řešení konfliktů a sociální angažovanosti a zajištění hospodářské a technologické konkurenceschopnosti. Ekonomická efektivita a ochrana pracovních míst jsou rovnocenné a společné cíle. Kodex chování a koncernová politika dodržování předpisů v oblasti lidských zdrojů tak významně přispívají k řízení skutečných a potenciálních pozitivních dopadů identifikovaných v procesu posouzení dvojí významnosti. Patří k nim zajištění bezpečných pracovních míst, inkluzivního pracovního prostředí, rozsáhlých práv na spolurozhodování a rovného zacházení se zaměstnanci, včetně možností rozvoje v koncernu, začlenění osob se zdravotním postižením a podpory kultury bez prvků diskriminace, násilí a obtěžování. Zohledněno je také prosazování sociálních a lidskoprávních standardů pro zaměstnance. Skutečné zjištěné negativní dopady jsou zmírňovány také politikou koncernu. Patří k nim případy, kdy obchodní procesy týkající se pracovních podmínek koncernu mají negativní dopad nebo kdy dochází k ojedinělým případům nerovného zacházení v pracovněprávních vztazích, a to i s ohledem na nedostatek příležitostí k rozvoji zaměstnanců v důsledku neexistence nebo nedostatečných objektivních pravidel pro zamezení diskriminačního chování, jako jsou politiky odměňování nebo procesy náboru a povýšení.

Celkovou odpovědnost za dodržování předpisů v oblasti lidských zdrojů nese vedoucí pracovník oddělení lidských zdrojů. Za operativní provádění politiky řízení odpovídá vedoucí oddělení zásad a řízení lidských zdrojů koncernu.

Politika koncernu v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Tato politika definuje odpovědnost za bezpečnost a ochranu zdraví při práci a určuje závazné požadavky na tuto oblast pro všechny koncernové společnosti.

Úkolem systému zdravotní péče je zajistit, aby bezpečnost a ochrana zdraví zaměstnanců odpovídala přinejmenším platným vnitrostátním právním požadavkům. Odpovídající péči musí zajišťovat kvalifikovaný zdravotnický personál (podnikoví lékaři).

Úkolem odborníků na bezpečnost práce je poskytovat poradenství vedoucím pracovníkům, liniovým manažerům, zástupcům zaměstnanců a dalším osobám odpovědným za bezpečnost a ochranu zdraví při práci v oblasti bezpečnosti práce a prevence úrazů, kontrolovat bezpečnost zařízení a technického vybavení, zejména před jejich uvedením do provozu, a ověřovat bezpečnost pracovních postupů před implementací. Měli by také sledovat provádění opatření bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a prevence úrazů, kontrolovat jejich účinnost a usilovat o to, aby se všichni zaměstnanci v podniku chovali v souladu s příslušnými požadavky.

Z organizačního hlediska je bezpečnost a ochrana zdraví při práci svěřena členovi představenstva odpovědnému za lidské zdroje a jemu také podléhá. Zdravotní péči na úrovni koncernu řídí vedoucí pro oblast zdravotní péče a bezpečnosti práce koncernu, který je zároveň vedoucím lékařem společnosti Volkswagen AG. Organizačně je řízení bezpečnosti práce na úrovni koncernu svěřeno koncernovému řediteli pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci. Vedoucí oddělení bezpečnosti práce je rovněž přímo podřízen řediteli oddělení lidských zdrojů.

Vedle určování základních otázek zdravotní politiky a strategií referují vedoucí koncernového oddělení zdravotní péče a bezpečnosti práce také na zasedáních představenstva věnovaných příslušným otázkám. Mimo jiné je zde diskutována relevantní politika koncernu, přičemž zprávy příslušných vedoucích pracovníků se zaměřují především na externí a interní regulační témata. Kromě informační funkce lze poukázat i na možné rozhodovací potřeby a převažující problémy. Účastníky zasedání představenstva o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci jsou zástupci představenstva a podnikové rady, vedoucí oddělení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a vedoucí oddělení bezpečnosti práce koncernu. Díky účasti zástupců zaměstnanců jsou zohledněny i zájmy zaměstnanců.

Politika koncernu Volkswagen týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dokumentuje odpovědnost koncernu za zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví svých zaměstnanců a obsahuje také pokyny, jak komunikovat

relevantní informace navenek. Je k dispozici zaměstnancům i osobám, které nejsou zaměstnanci, na internetových stránkách koncernu Volkswagen.

Koncernová politika bezpečnosti a ochrany zdraví při práci tak významně přispívá k řízení skutečných a potenciálních pozitivních dopadů zjištěných v rámci posouzení dvojí významnosti, včetně zajištění pracovních míst s odpovídajícími pracovními podmínkami a silného zaměření na ochranu zdraví.

PRACOVNÍ PODMÍNKY

Tato část se zabývá aspekty udržitelnosti uvedenými v ESRS 1, konkrétně bezpečným zaměstnáváním, přiměřenou mzdou, sociálním dialogem, svobodou sdružování a kolektivním vyjednáváním, vzděláváním a rozvojem dovedností.

Opatření týkající se pracovních podmínek

Organizačními jednotkami koncernu Volkswagen odpovědnými za realizaci opatření týkajících se pracovních podmínek jsou oddělení zásad a řízení lidských zdrojů koncernu a Akademie koncernu Volkswagen společnosti Volkswagen AG, které využívají lidské a finanční zdroje, aby pozitivně ovlivnily podstatné dopady na zaměstnance a přispěly k dosažení stanovených cílů.

Plánovací kolo

Jako hlavní nástroj plánování investic se obvykle každoročně koná tzv. plánovací kolo (střednědobé plánování), v jehož rámci se plánuje i využití závodů koncernu. Zohledňuje se přitom i personální situace v jednotlivých závodech.

Výsledky střednědobého plánování podléhají schválení dozorčí rady, pokud jde o investiční programy a obsažené investice. Na rozhodování dozorčí rady týkající se schválení se podílejí také zástupci zaměstnanců v dozorčí radě. Zapojení zástupců zaměstnanců má přispět k tomu, aby bylo dosaženo cíle zachování pracovních míst.

Plánovací kolo zabraňuje tomu, aby obchodní procesy měly skutečné negativní dopady na pracovní podmínky jednotlivých zaměstnanců (např. v důsledku snižování počtu pracovních míst) prostřednictvím plánování pracovních sil stabilizujícího zaměstnanost. Na toto opatření nebude navázáno.

Vzhledem k vyjednávání o kolektivní smlouvě ve společnosti Volkswagen AG, jež bude probíhat až do konce roku 2024, nemohl být daný standardní proces ve vykazovaném období dokončen.

Průzkum mínění

V koncernu Volkswagen mají zaměstnanci přímou možnost vyjádřit se ohledně vlastních zájmů i zájmů společnosti, jež byla v posledních letech hojně využívána, a to v podobě průzkumu mínění. Zabývá se různými aspekty zlepšování pracovních podmínek, včetně témat, jako jsou možnosti rozvoje a kvalifikace zaměstnanců, zdravé pracovní prostředí, možnosti spolurozhodování a rovnováha mezi pracovním a soukromým životem. V rámci organizačních jednotek měli zaměstnanci na základě výsledků průzkumu možnost spolupracovat se svými přímými nadřízenými na přípravě opatření v relevantních oblastech. Z průzkumu mezi zaměstnanci pak byla v posledních letech odvozena také globální opatření ke zlepšení pracovních podmínek a možností participace. Ve vykazovaném období byl průzkum pozastaven za účelem revize.

Cílem revize průzkumu mínění je dále posílit dialog se zaměstnanci. Kromě toho mají být vyslyšeny a zohledněny zájmy zaměstnanců, aby byla k dispozici fundovaná databáze pro vyvození účinných opatření týkajících se výše uvedených témat. Příští průzkum je plánován na rok 2025. Další informace naleznete v kapitole „Informace k chování podniku“ v části „Podniková kultura“.

Průzkum mínění je důležitým nástrojem umožňujícím zmírnění skutečných negativních dopadů podnikových procesů. Děje se tak prostřednictvím identifikace, odvození a přijetí opatření týkajících se témat, jež zaměstnanci vnímají jako obzvláště kritická.

V budoucnu bude míra zapojení zaměstnanců do průzkumu rovněž sloužit ke sledování úrovně přijetí tohoto nástroje ze strany zaměstnanců. Na základě toho bude možné posoudit, zda vyvozená opatření v kritických bodech pokrývají širokou základnu zaměstnanců a hodnotit účinnost daných opatření.

Zavedení a rozšíření programu digitálního školení

Koncern Volkswagen investuje do školení, čímž přispívá k tomu, aby si zaměstnanci udrželi dlouhodobou zaměstnatelnost i při měnících se požadavcích. V roce 2024 jsme se zaměřili na vytvoření a rozšíření programu digitálního vzdělávání, abychom mohli nabídnout rozmanitější vzdělávací obsah pro větší počet zaměstnanců. Ekosystémem digitálního vzdělávání a samostudia v koncernu Volkswagen je nástroj Success Factors a vzdělávací platforma Degreed. Představují společný rámec pro kvalifikaci všech zaměstnanců koncernu Volkswagen, spravovaný Akademií koncernu Volkswagen. Celosvětové zavádění probíhá v definovaných etapách. Plán je dokončit implementaci Success Factors v koncernových společnostech do konce roku 2028. Například na vzdělávací platformě Degreed v podsekci „Koncern Volkswagen“ bylo ve vykazovaném období přidáno sedm nových společností a počet uživatelů se zvýšil o více než 25 % z více než 30 000 v roce 2023.

Úsilí koncernu Volkswagen v oblasti dalšího vzdělávání a zvyšování kvalifikace je rovněž reakcí na dalekosáhlou technologickou transformaci automobilového průmyslu s cílem dostát rostoucím společenským očekáváním, mezinárodním smlouvám a politickým nařízením, která vyžadují cílenou dekarbonizaci výrobků a podnikových procesů. V rámci tohoto transformačního procesu společnost rovněž rozvíjí nové oblasti podnikání a obchodní modely, pro které jsou příslušní zaměstnanci odpovídajícím způsobem školeni.

Výše popsaným opatřením přispívá koncern Volkswagen ke skutečným i potenciálním pozitivním dopadům na zaměstnance tím, že jim poskytuje bezpečná pracovní místa. Toho je dosahováno rozvojem a rozšiřováním programu digitálního vzdělávání s cílem posílit kvalifikaci zaměstnanců a zlepšit jejich zaměstnatelnost.

Vývoj a rozšiřování digitálního programu vzdělávání a nabídky tradičních formátů dalšího vzdělávání jsou sledovány prostřednictvím strategického cíle zvýšit průměrný počet hodin dalšího vzdělávání. Dodatečné informace k tomuto tématu naleznete v části „Cíle týkající se pracovních podmínek“.

Opatření týkající se svobody sdružování

Koncern Volkswagen se celosvětově zavázal k dodržování svobody sdružování a uznává právo všech zaměstnanců na zakládání odborových organizací a zastupování zaměstnanců. Respektováno je rovněž právo zaměstnanců na negativní svobodu sdružování. Uznání práva všech zaměstnanců na zakládání odborů a zastupování zaměstnanců představuje klíčovou součást Sociální charty.

Ve vykazovaném období poprvé shromážděné ukazatele o pokrytí zaměstnanců kolektivními smlouvami ve výši 92,0 % (pouze Evropský hospodářský prostor, EHP) a o míře zaměstnanců se stanovenými zástupci zaměstnanců ve výši 99,1 % (pouze Evropský hospodářský prostor, EHP) dokládají, že se koncernu Volkswagen podařilo vytvořit prostředí, jež umožňuje účinně zastupovat zájmy. Toto zastupování je základem vyjednávání spravedlivého a transparentního odměňování stranami kolektivního vyjednávání. Proces vyjednávání obvykle probíhá v rámci autonomie kolektivního vyjednávání, a proto se řídí místními regulačními podmínkami. Další informace o ukazatelích naleznete v části „Ukazatel šíře záběru kolektivního vyjednávání a sociálního dialogu".

Vzhledem k odlišným politickým a právním podmínkám není možné implementovat standardy OECD a MOP ve všech výrobních závodech koncernu po celém světě ve stejném rozsahu jako v Evropské unii (EU). Svoboda sdružování je realizována v souladu s právními předpisy platnými v jednotlivých zemích a lokalitách. Cílem je překlenout napětí mezi různými národními podmínkami a zájmem na co největší realizaci práva na sdružování. Zvláštní problém vzniká ve státech, které nepodepsaly Úmluvu MOP o svobodě sdružování a ochraně práva odborově se organizovat. Při těchto snahách je třeba dbát na to, aby nedošlo k porušení místních právních předpisů a nebyli ohroženi místní zaměstnanci.

Koncern Volkswagen udržuje pravidelnou komunikaci a každoročně provádí šetření zejména ve vybraných rizikových regionech a na rizikových trzích, kde působí a kde neexistuje místní zákonné právo na svobodu sdružování nebo je omezeno.

Tímto průběžným opatřením koncern Volkswagen přispívá ke skutečným a potenciálním pozitivním dopadům na zaměstnance z hlediska komplexního práva na spolurozhodování. V omezujícím prostředí rizikových regionů a trhů je daného cíle dosahováno prostřednictvím pravidelné komunikace a dotazování.

Cíle týkající se pracovních podmínek

Cíle v oblasti lidských zdrojů byly odvozeny z koncernové strategie lidských zdrojů, jež byla vypracována v souladu s koncernovou strategií udržitelnosti *regenerate+* a zastřešující strategií koncernu.

Koncernová strategie lidských zdrojů a její cíle byly vypracovány oddělením strategie lidských zdrojů koncernu za účasti dalších centrálních organizačních jednotek oddělení lidských zdrojů koncernu Volkswagen AG a oddělení strategie lidských zdrojů vybraných značek koncernu Volkswagen. Zaměstnanci a externí pracovníci nebyli do procesu definování cílů zapojeni. V prosinci 2024 byla přijata nová koncernová strategie, v jejímž rámci byla upravena i koncernová strategie lidských zdrojů. Cíle útvaru lidských zdrojů jsou analyzovány nejméně jednou ročně a v pravidelných intervalech projednávány s představenstvem a členy představenstev značek odpovědnými za lidské zdroje. Jsou přezkoumávány, aby se určilo, zda je třeba dané cíle upravit, případně změnit související opatření.

Pokud jde o sledování výkonnosti společnosti ve vztahu k realizaci těchto cílů a identifikaci zjištění či příležitostí ke zlepšení vyplývajících z výkonnosti společnosti, není stanoven žádný proces spolurozhodování zaměstnanců nebo jejich zástupců.

Cíl související s odbornou přípravou a rozvojem dovedností

Cílem koncernu Volkswagen je podporovat zaměstnatelnost svých zaměstnanců a přispívat tak také k dlouhodobému zajištění jejich zaměstnání. Volkswagen proto nabízí svým zaměstnancům rozsáhlé možnosti vzdělávání.

Nezávisle na ukazatelích požadovaných evropskými standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti v této oblasti využívá koncern již několik let strategický ukazatel týkající se počtu hodin školení.

Na rozdíl od definice zaměstnanců uvedené v úvodu kapitoly „Významné dopady a jejich vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem" je ve strategickém ukazateli výkonnosti zohledňován aktivní pracovní poměr, avšak s vyloučením zaměstnanců čerpajících volno nebo předčasný důchod z časového účtu (časový kredit

z odložené kompenzace). Aktivní pracovní poměr zahrnuje všechny zaměstnance s výjimkou učňů a zaměstnanců v pasivní fázi odchodu do částečného důchodu. Kromě toho nejsou v daném strategickém KPI zohledněny čínské společné podniky. Vzhledem k rozdílným základnám pro výpočet se strategický KPI a ukazatel „průměrný počet hodin školení na zaměstnance" podle ESRS dále v textu liší.

Cílem je zvýšit do roku 2030 průměrný počet hodin školení na zaměstnance v aktivním pracovním poměru (tj. vyjma zaměstnanců čerpajících volno nebo předčasný důchod z časového účtu) koncernu Volkswagen o 35 % na 30 hodin na zaměstnance za rok. Výchozí hodnota je 22,3 hodiny a představuje průměrný počet za referenční období 2015 až 2019. Tyto roky byly vybrány jako výchozí vzhledem k pandemii covidu-19, která dočasně omezila vzdělávací aktivity v letech 2020 a 2021.

Cílová hodnota tohoto strategického klíčového ukazatele výkonnosti pro vykazované období byla 26 hodin. Tento cíl nebyl splněn, neboť průměrná dosažená hodnota na zaměstnance byla 20,8 hodin. Pokles počtu hodin školení je způsoben prioritním zaváděním programů zvyšování efektivity v rámci koncernu, v důsledku čehož se jednotlivá oddělení nezaměřovala na opatření k navýšení počtu hodin odborné přípravy. Ve vykazovaném období 2023 bylo dosaženo 22,1 hodiny na zaměstnance.

Tento cíl byl vypracován v rámci koncernové strategie lidských zdrojů a související strategie koncernu a byl zahrnut do koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+* jako hlavní KPI. Vzhledem k dynamice této oblasti a různorodým vzdělávacím potřebám a regulačním požadavkům v jednotlivých koncernových společnostech nebyla implementována žádná rozšířená, celokoncernová regulace dané oblasti nad rámec strategického směřování, s výjimkou Charty o vzdělávání a jejího rozsahu působnosti. V samotném cíli nebyly od jeho stanovení provedeny žádné změny.

Strategický ukazatel koncernová strategie lidských zdrojů zahrnuje hodiny školení zaměstnanců, včetně hodin digitálního samostudia, které jsou časově nezávislé. Do roku 2023 byl roční průměr vypočítáván na základě údajů od 1. ledna do 31. prosince. Kvůli přechodu na používání evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti byl výpočet upraven a roční průměr se nyní počítá dle údajů od 31. prosince předchozího účetního období do 31. prosince vykazovaného období. V důsledku toho bude KPI v budoucnu v tomto ohledu odpovídat ukazateli.

Do roku 2023 byl stav realizace strategického plánování lidských zdrojů vykazován jako stejnojmenný KPI, který poukazoval na míru poskytování bezpečných pracovních míst. Provozní plánování lidských zdrojů doplňuje strategické plánování, které do plánování vnáší kvalitativní, dlouhodobé a strategické hledisko. Umožňuje nám včas identifikovat přebytky a nedostatky z hlediska kvality a kvantity v organizačních jednotkách a vyvodit nezbytné požadavky na kvalifikaci, vzdělávání a restrukturalizaci, jejichž realizace by měla podpořit transformaci. Abychom zmapovali pokrok v oblasti strategického plánování lidských zdrojů, měříme procento aktivních pracovních poměrů zahrnutých do strategického plánování od roku 2023. Cíle jsou v rámci revize koncernové strategie upravovány; vykazování daného strategického KPI bylo pro rok 2024 z důvodu probíhajících programů zvyšování efektivity pozastaveno.

V souvislosti s přiměřenými mzdami, sociálním dialogem, svobodou sdružování nebo kolektivním vyjednáváním nebyly stanoveny žádné další měřitelné cíle zaměřené na výsledky ve smyslu ESRS. Účinnost politik a opatření ve vztahu k dopadům identifikovaným při posouzení významnosti, které bylo letos provedeno poprvé, není sledována.

UKAZATEL: ZAMĚSTNANCI A OSOBY, KTERÉ NEJSOU ZAMĚSTNANCI

Ukazatele týkající se charakteristik zaměstnanců

Ke konci vykazovaného období 2024 zaměstnával koncern Volkswagen celkem 614 082 zaměstnanců (uvedeno v přepočteném stavu). Definice zaměstnanců zahrnuje všechny osoby s aktivní pracovní smlouvou, které se podílejí na procesu tvorby hodnot koncernu Volkswagen, včetně členů vrcholového vedení, osob v pasivní fázi odchodu do částečného důchodu a učňů. Kvantitativní informace nezahrnují osoby v neaktivním pracovním poměru, např. na rodičovské dovolené. Nezahrnují ani zaměstnance účastnící se akademické přípravy, jako jsou stážisté, pracující studenti nebo studenti doktorského, magisterského a bakalářského studia. Do počtu zaměstnanců jsou započteni jak zaměstnanci na plný, tak na částečný úvazek. Zaměstnanec na plný úvazek odpracuje maximální počet hodin za den, týden nebo měsíc stanovený pro příslušnou kategorii zaměstnanců v souladu s vnitrostátními právními předpisy, kolektivními smlouvami nebo podnikovými předpisy. Jakákoli odchylka od kolektivně resp. nekolektivně sjednané týdenní pracovní doby na plný úvazek se považuje za zaměstnání na částečný úvazek. Stálí zaměstnanci nemají ve svých pracovních smlouvách uvedeno datum ukončení pracovního poměru. Dočasnými zaměstnanci se rozumí všichni zaměstnanci příslušného podniku, kteří mají pracovní smlouvu na dobu určitou s datem ukončení. Zaměstnanci v pracovní pohotovosti spadají pod zaměstnance na dobu určitou. Jsou zaměstnáni bez záruky minimální pracovní doby nebo pevného počtu pracovních hodin. Zaměstnanci v pracovní pohotovosti musí být k dispozici pro práci podle potřeby, ale zaměstnavatel není smluvně zavázán nabídnout jim minimální nebo pevný počet pracovních hodin za den, týden nebo měsíc.

Ve vykazovaném období opustilo koncern Volkswagen 37 516 zaměstnanců. Míra fluktuace zaměstnanců činila 6,1 %. Vypočítá se vydělením počtu osob, které odešly, průměrným počtem zaměstnanců ve vykazovaném období. Výpočet vychází z údajů za období od prosince předchozího účetního období do prosince vykazovaného účetního období pro zaměstnance subjektů koncernu Volkswagen, které budou v budoucnu povinny podávat zprávy podle požadavků ESRS. Referenční základnou je průměrný počet zaměstnanců v tomto období. Do odchodů jsou zahrnuti zaměstnanci, kteří opustili koncern Volkswagen z důvodu ukončení pracovního poměru, odchodu do důchodu, úmrtí nebo na vlastní žádost.

Následující tabulky zachycují rozdělení zaměstnanců dle pohlaví, země zaměstnání a typu smlouvy.

ZAMĚSTNANCI PODLE POHLAVÍ

K 31.12.2024

Pohlaví	Zaměstnanci
Muži	489 917
Ženy	124 125
Různé	7
Neuvedeno	33
Celkový počet zaměstnanců	**614 082**

Zveřejňované informace o pracovní síle jsou obsaženy rovněž v konsolidované výroční zprávě v kapitole „Trvale udržitelné zvyšování hodnoty“ v části „Lidé“. Rozdíly mezi údaji jsou způsobeny zahrnutím pracovníků čínských společných podniků do konsolidované výroční zprávy. Celkový počet zaměstnanců zahrnuje 33 zaměstnanců („Neuvedeno“), kteří využili svého místního zákonného práva nezveřejňovat příslušné údaje týkající se pohlaví.

ZAMĚSTNANCI PODLE ZEMÍ

K 31.12.2024

Země/území	Zaměstnanci
Německo	293 338
Česká republika	37 005
USA	26 117
Švédsko	25 804
Čína	23555
Španělsko	23 064
Brazílie	22 810
Mexiko	20 117
Polsko	19 622
Maďarsko	12 826
Slovensko	11 947
Itálie	10 263
Velká Británie	9 793
Indie	8 957
Francie	8 208
Rakousko	7 938
Portugalsko	5 919
Argentina	5 674
Jihoafrická republika	5 199
Turecko	4 334
Nizozemsko	3 620
Belgie	3 561
Dánsko	3 184
Rumunsko	1 821
Švýcarsko	1 793
Norsko	1 584
Japonsko	1 376
Austrálie	1 308
Chile	1 011
Jižní Korea	894
Slovinsko	870
Kanada	838
Ekvádor	798
Chorvatsko	746
Singapur	703
Finsko	590
Kolumbie	558
Peru	530
Bulharsko	513
Malajsie	499
Thajsko	423
Spojené arabské emiráty	422
Srbsko	397
Tchaj-wan	350

Ukrajina	338
Britské Panenské ostrovy	286
Nový Zéland	276
Irsko	263
Řecko	200
Estonsko	192
Lotyšsko	147
Bosna a Hercegovina	143
Litva	143
Maroko	133
Makedonie	123
Katar	118
Keňa	103
Sjednocená republika Tanzanie	88
Albánie	81
Ghana	76
Indonésie	67
Pákistán	61
Panama	60
Namibie	54
Lucembursko	51
Saúdská Arábie	48
Botswana	44
Senegal	41
Kazachstán	39
Černá Hora	15
Uruguay	13
Celkový počet zaměstnanců	614 082

ZAMĚSTNANCI PODLE TYPU SMLOUVY, V ČLENĚNÍ DLE POHLAVÍ

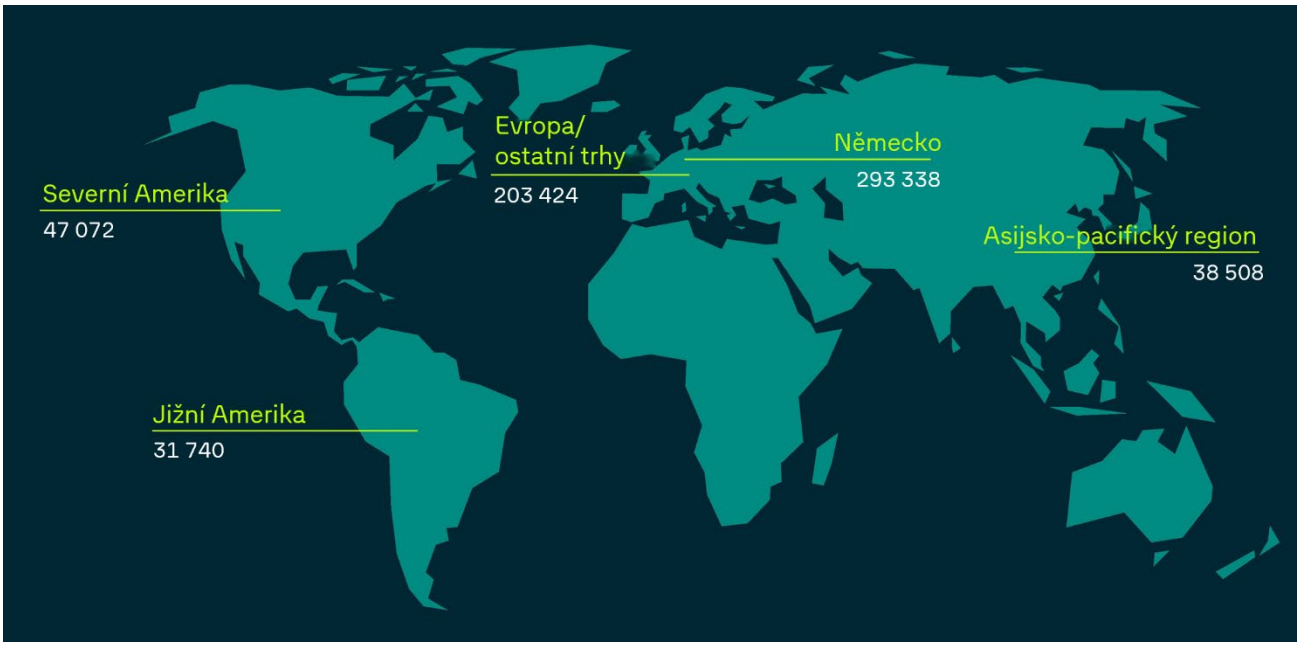
K 31.12.2024

	Muži	Ženy	Ostatní	Neuvedeno	Celkem
Zaměstnanci	489 917	124 125	7	0	614 082
Zaměstnanci se smlouvou na dobu neurčitou	473 198	117 902	4	33	591 137
Zaměstnanci se smlouvou na dobu určitou	16 719	6 223	3	0	22 945
Zaměstnanci v pracovní pohotovosti	0	0	0	0	0

Informace týkající se pohlaví je uvedena samotnými zaměstnanci. Celkový počet zaměstnanců zahrnuje 33 zaměstnanců, kteří využili svého místního zákonného práva nezveřejňovat příslušné údaje.

ZAMĚSTNANCI PODLE TYPU SMLOUVY, V ČLENĚNÍ DLE TRHU

K 31.12.2024



	Německo	Evropa/ostatní trhy*	Severní Amerika	Jižní Amerika	Asijsko-pacifický region
Zaměstnanci	293 338	203 424	47 072	31 740	38 508
Zaměstnanci se smlouvou na dobu neurčitou	285 935	193 767	45 791	30 019	35 625
Zaměstnanci se smlouvou na dobu určitou	7 403	9 657	1 281	1 721	2 883

* Kromě Německa

Ukazatele týkající se osob, které nejsou zaměstnanci

Mezi externí pracovníky patří osoby samostatně výdělečně činné a osoby zajišťované společnostmi, jež poskytují a pronajímají pracovní sílu (tzv. dočasní pracovníci). Celkový počet osob, kteří nejsou zaměstnanci, pracujících v koncernu, činil ke konci vykazovaného období 25 162.

Ukazatel šíře záběru kolektivního vyjednávání a sociálního dialogu

Kolektivní smlouvy se vztahují na 92,0 % zaměstnanců koncernu Volkswagen, přičemž v prvním vykazovaném období se tento údaj v souladu s ESRS týká pouze zaměstnanců v zemích EHP. Kolektivní smlouvou se rozumí písemná dohoda mezi odborovými organizacemi – nebo v případě jejich neexistence řádně zvolenými zástupci zaměstnanců – a zaměstnavateli, která mimo jiné upravuje pracovní dobu a mzdy jako základní složky. Zastoupeno prostřednictvím zástupců zaměstnanců je celkem 99,1 % zaměstnanců koncernu Volkswagen v EHP. Existují dohody se zaměstnanci o zastupování evropskou podnikovou radou (ERZ, ERZ SE, ERZ SEC).

ŠÍŘE ZÁBĚRU KOLEKTIVNÍHO VYJEDNÁVÁNÍ A SOCIÁLNÍHO DIALOGU

	Šíře záběru kolektivního vyjednávání	Sociální dialog
Míra pokrytí (v %)	Zaměstnanci (pouze EHP)	Zastoupení na pracovišti (pouze EHP)
0 – 19	Bulharsko, Estonsko, Irsko, Chorvatsko, Lotyšsko, Litva	Irsko
20 – 39	Řecko, Lucembursko	-
40 – 59	Dánsko	-
60 – 79	Polsko, Rumunsko, Slovinsko	Řecko, Lucembursko
80 – 100	Belgie, Česká republika, Finsko, Francie, Itálie, Maďarsko, Německo, Nizozemsko, Norsko, Portugalsko, Rakousko, Slovensko, Španělsko, Švédsko	Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Itálie, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko

Ukazatel týkající se přiměřených mezd

V rámci EHP je referenční hodnotou pro přiměřenou mzdu v souladu s požadavky ESRS zákonná minimální mzda dané země, nebo není-li stanovena, referenční hodnota, která není nižší než minimální mzda sousední země s podobným socioekonomickým statusem. Vzhledem k tomu, že neexistuje standardizovaná metodika pro stanovení minimální mzdy mimo EHP, používají se referenční hodnoty z databáze Living Wage Foundation, která je v požadavcích ESRS uvedena jako možný zdroj údajů pro země mimo EHP. Z této databáze jsou získány referenční hodnoty pro všechny země mimo EHP, kde má koncern Volkswagen zaměstnance. Podkladové referenční hodnoty byly pro tuto zprávu naposledy aktualizovány v říjnu 2024.

Složky mzdy použité pro výpočet příslušných nejnižších hrubých hodinových mezd jsou definovány v souladu s požadavky ESRS a jsou standardizovány v rámci celého koncernu. Do výpočtu jsou zahrnuty pouze základní plat a zaručené příplatky. V mnoha případech však v koncernu Volkswagen existují další složky odměny, které se do tohoto výpočtu nezahrnují. Z pohledu společnosti mohou tyto další složky odměny představovat zásadní část odměňování, která není v analýze ESRS zohledněna.

U následujících ukazatelů jsou nejnižší hrubé hodinové mzdy v jednotlivých společnostech porovnávány s referenčními hodnotami v příslušné zemi. Na základě těchto srovnání bylo zjištěno, že téměř všichni zaměstnanci koncernu dostávají mzdu vyšší než příslušné referenční hodnoty, a tudíž pobírají přiměřené mzdy v souladu s definicí ESRS. Několik málo výjimek je obsaženo v následující tabulce, jež zahrnuje země a počet zaměstnanců koncernu Volkswagen, kteří byli odměňováni pod referenční hodnotou ESRS. Kromě toho je v tabulce uveden podíl těchto zaměstnanců koncernu Volkswagen, kteří pobírají mzdu nižší než příslušná referenční hodnota, ve vztahu k celkovému počtu zaměstnanců koncernu Volkswagen v dané zemi. Zaměstnanci uvedení v tabulce jsou nadále odměňováni v souladu s platnými místními zákonnými požadavky a ustanoveními kolektivních smluv. Další složky odměny, jež nespadají do definice příjmu dle ESRS, navíc znamenají, že skutečné mzdy zaměstnanců jsou vyšší než mzdy zohledněné v tomto srovnání. Příkladem takových dodatečných složek odměny jsou provize z prodeje (např. v Singapuru), penzijní připojištění a/nebo zdravotní pojištění a bezplatné stravování (např. v Maroku). Do hry vstupují i další dočasné vlivy, jako je nižší mzda vyplácená během určité zkušební doby (např. tři až šest měsíců v Mexiku). Podobné postupy se uplatňují v Albánii, Brazílii a Švédsku a do jisté míry i v Rakousku, kde jsou zaměstnanci po krátkém zaváděcím období zpravidla přeřazeni do vyšších platových skupin. Ostatní zaměstnanci v Rakousku jsou většinou zaměstnáni na částečný úvazek. Dva případy v Německu se týkají učňů, na které se vztahuje zákon o odborném vzdělávání *(Berufsbildungsgesetz, BBiG)*.

PŘIMĚŘENÉ MZDY ZAMĚSTNANCŮ V ÚČETNÍM OBDOBÍ ROKU 2024

Země	Zaměstnanci v příslušné zemi (celkem)	Zaměstnanci v příslušné zemi, jejichž mzdy* jsou nižší než referenční hodnota* pro danou zemi	Podíl zaměstnanců v příslušné zemi, jejichž mzdy* jsou nižší než referenční hodnota* pro danou zemi (v procentech)
Singapur	703	86	12,2
Maroko	133	6	4,5
Albánie	81	2	2,5
Švédsko	25 804	49	0,2
Rakousko	7 938	5	0,1
Mexiko	20 117	10	0,1
Brazílie	22810	1	0,0
Německo	293 338	2	0,0

* Dle definice ESRS

Ukazatel týkající se vzdělávání

Průměrný počet hodin školení na zaměstnance v souladu s požadavky ESRS činil 18,9 hodiny. Výpočet vychází z údajů o zaměstnancích od prosince předchozího účetního období do prosince vykazovaného období. Do školení se započítávají plánovaná i neplánovaná prezenční a online školení se školitelem nebo bez něj (samostudium). U neplánovaných školení se zaznamenává především přesná doba kvalifikace. Pokud to není technicky možné, vyhodnocuje se uložená cílová hodnota za časově nevázané vzdělávací opatření.

BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Tento oddíl se zabývá aspekty udržitelnosti v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v souladu s ESRS 1.

Opatření týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Politika koncernu vyžaduje, aby vedoucí pracovníci jednotlivých společností poskytli dostatečné finanční, lidské a materiální zdroje pro plnění úkolů v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a zajistili dostatečnou kvalifikaci a školení odborných pracovníků. Úkolem organizační jednotky koncernu Volkswagen AG pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci je stanovovat standardy, poskytovat informace, zajišťovat komunikaci a provádět kontrolu.

Povinné zavedení a průběžné zkvalitňování systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Koncern prostřednictvím koncernové směrnice vyžaduje, aby společnosti ve všech výrobních závodech s více než 1 000 zaměstnanci zavedly a certifikovaly systém řízení podle normy ISO 45001 za účelem podpory bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Za samotnou certifikaci odpovídají příslušné společnosti. V rámci programu auditů koncernu jsou prováděny interní audity dle požadavků normy ISO 45001 a zásad koncernu. V roce 2024 proběhly čtyři (tři) audity koncernu. Dokončení požadovaných certifikací podle normy ISO 45001 se plánuje na rok 2026.

Certifikace systémů řízení v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci byla rovněž podložena cílem. Informace o pokroku a účinnosti opatření naleznete v části „Cíle týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci".

Provádění systematické analýzy rizik v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Za účelem vyhodnocení aktuální výkonnosti koncernových společností v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci provedl koncern Volkswagen v daném vykazovaném období analýzu rizik na základě sebehodnotících dotazníků na úrovni jednotlivých společností. Rozsah analýzy rizik pro rok 2024 byl stanoven na základě kritérií rizik s přihlédnutím k výsledkům z předchozího účetního období. Díky tomu bylo možné identifikovat potenciál pro zlepšení a zavést opatření ke snížení rizik souvisejících s udržitelností. Komunikace se společnostmi dále

vedla k pravidelnější výměně informací. Zjištěné příklady dobré praxe skýtají potenciál pro koncernové společnosti.

Koncern Volkswagen každoročně provádí systematické analýzy současného stavu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v koncernu. Z těchto analýz vyvozuje v případě potřeby opatření k minimalizaci rizik spojených s prací. Uvedená opatření se týkají všech zaměstnanců koncernu Volkswagen a jsou jim zpřístupněna prostřednictvím cílené komunikace.

Prostřednictvím obou popsaných opatření podporuje koncern Volkswagen bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci a přispívá tak ke skutečným i potenciálním pozitivním dopadům na zaměstnance vytvářením pracovních podmínek optimálních pro zdraví.

Účinnost analýzy rizik a z ní odvozených opatření k minimalizaci rizik spojených s prací je sledována prostřednictvím namátkových kontrol v podnicích – a to i v případě, že nebyly zjištěny žádné rizikové ukazatele.

Cíle týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Strategie „Bezpečnost na prvním místě“ (Safety First) a koncernová politika v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci vyžadují, aby všechny výrobní závody koncernu Volkswagen splňovaly normy systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci ISO 45001. Podle této normy mají být do roku 2026 certifikovány všechny výrobní závody (včetně čínských společných podniků).

Stanovení tohoto cíle bylo záměrně urychleno v souladu s doporučením MOP o certifikaci systémů řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a v dané době převládajícími standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti.

Současně proces zohlednil specifické místní charakteristiky místa a odvětví tím, že byl cíl omezen na výrobní místa s více než 1 000 zaměstnanci. Specifické požadavky kapitálového trhu, na které byl koncern Volkswagen upozorněn prostřednictvím hodnocení ESG, byly do výkaznictví začleněny také prostřednictvím dodatečných zpráv o pokrytí certifikovaných systémů řízení.

Klíčovým prvkem hodnocení účinnosti opatření je shromažďování relevantních údajů. Za účelem přezkoumání cíle každoročně analyzujeme, kolik z výrobních závodů s více než 1 000 zaměstnanci je certifikováno dle normy ISO 45001 a jak vysoké je související pokrytí zaměstnanců. Na konci roku 2024 bylo v souladu s normou ISO 45001 certifikováno celkem 80 (72) výrobních závodů koncernu (včetně čínských společných podniků). Tento počet odpovídá pokrytí 74 (51) % zaměstnanců v závodech koncernu (včetně čínských společných podniků) s více než 1 000 zaměstnanci. Ukazatel se vypočítá vydělením počtu zaměstnanců v certifikovaných výrobních závodech s více než 1 000 zaměstnanci celkovým počtem zaměstnanců ve výrobních závodech s více než 1 000 zaměstnanci.

Od stanovení cíle nedošlo k žádným změnám samotného cíle ani metodiky, z níž vychází. Díky cílenému a průběžnému dialogu s dotčenými společnostmi v příslušných řídicích výborech nemáme v současné době žádné poznatky o významných překážkách, které by dosažení cíle bránily.

Kromě počtu výrobních závodů certifikovaných podle ISO 45001 a úrovně jejich pokrytí zaměstnanci uplatňuje koncern Volkswagen jako klíčový ukazatel výkonnosti za účelem podávání zpráv také četnost úrazů s následnou pracovní neschopností (LTIFR) zaměstnanců. Ta se zaznamenává jako index četnosti úrazů a poskytuje informace o počtu pracovních úrazů v poměru k celkovému počtu všech odpracovaných hodin. Základní vzorec pro výpočet je počet nahlášených pracovních úrazů s alespoň jedním dnem pracovní neschopnosti vynásobený jedním milionem a vydělený počtem odpracovaných hodin. V roce 2024 činila četnost pracovních úrazů v koncernu Volkswagen 6,4 (3,6). Ve srovnání s předchozím účetním obdobím byl rozsah ukazatele ve vykazovaném období rozšířen ze všech výrobních závodů včetně čínských společných podniků na zaměstnance konsolidovaných společností koncernu bez čínských společných podniků. Kromě toho se při výpočtu dnů pracovní neschopnosti přešlo z pracovních dnů na kalendářní dny. Srovnatelnost s údaji za předchozí období není kvůli změně metodiky možná.

Koncern Volkswagen přikládá velký význam snížení LTIFR pod hodnotu 1 u všech značek a společností do roku 2040. Tento cíl byl stanoven v rámci koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+* a je samostatným strategickým ukazatelem, přičemž cílová hodnota incidentů byla stanovena s ohledem na požadavky hodnocení ESG. Povinnost dokumentace pracovních úrazů, která je nezbytná k získání hodnoty ukazatele, je zakotvena v koncernové politice bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Výše uvedený cíl rovněž zohledňuje doporučení MOP ohledně bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a standardy Global Reporting Initiative (GRI) pro podávání zpráv o udržitelnosti, které byly použity v době jeho vypracování. Cíle certifikace ISO 45001 a počet pracovních úrazů se neměří ani na základě konkrétní výchozí hodnoty, ani na základě konkrétního referenčního roku, neboť koncern Volkswagen sleduje cíl mít každý rok co nejméně pracovních úrazů a žádný z nich smrtelný.

V případě smrtelných pracovních úrazů zaměstnanců nebo osob, které nejsou zaměstnanci a pracují v závodech koncernu Volkswagen, využívá koncernové předpisy k poskytování informací pro celý koncern. Na tomto základě lze na všech pracovištích přijmout opatření, která podobným nehodám zabrání. Nehody jsou analyzovány na místní úrovni a jsou zavedena vhodná opatření k prevenci dalších incidentů.

V rámci podávání zpráv o udržitelnosti na základě požadavků ESRS byla metrika pro výpočet četnosti úrazů ve vykazovaném období změněna z četnosti úrazů s následnou pracovní neschopností (LTIFR) na celkovou ohlašovanou úrazovost (TRIR), takže významné pracovní incidenty jsou nyní do výpočtu zahrnuty bez ohledu na nepřítomnost zaměstnance. Ve vykazovaném období činila TRIR koncernu Volkswagen 11,7.

Zaměstnanci a externí pracovníci nebyli do procesu definování cílů zapojeni.

Ukazatele týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Na základě zákonných požadavků a/nebo uznávaných norem či směrnic se na 83 % zaměstnanců vztahuje koncernový systém řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. 46 % zaměstnanců podléhá systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, který byl auditován nebo certifikován externí stranou.

Ve vykazovaném období došlo ke čtyřem smrtelným úrazům, z nichž tři se týkaly zaměstnanců koncernu Volkswagen. Jeden smrtelný úraz spadal do jiné kategorie (pracovníci v hodnotovém řetězci v závodech koncernu Volkswagen).

Ve vykazovaném období došlo u zaměstnanců k 10 819 ohlašovaným pracovním úrazům, což odpovídá TRIR ve výši 11,7. Počítá se jako počet povinně ohlašovaných závažných pracovních úrazů vynásobený jedním milionem a vydělený celkovým počtem odpracovaných hodin.

ROVNÉ ZACHÁZENÍ A ROVNÉ PŘÍLEŽITOSTI

Tento oddíl se zabývá tématy udržitelnosti, kterými jsou rozmanitost, rovnost žen a mužů a rovné odměňování za práci stejné hodnoty, opatření proti obtěžování na pracovišti a začleňování osob se zdravotním postižením v souladu s ESRS 1. Zahrnuta jsou rovněž další témata udržitelnosti, konkrétně vzdělávání a rozvoj dovedností z hlediska rovných příležitostí. Aspektem zaměstnatelnosti se zabývá část „Pracovní podmínky“.

Opatření týkající se rovného zacházení a rovných příležitostí

Organizačními jednotkami koncernu Volkswagen odpovědnými za realizaci opatření týkajících se rovného zacházení a rovných příležitostí jsou koncernové organizační jednotky diverzita a podpora žen, Akademie koncernu Volkswagen a řízení lidských zdrojů Volkswagen AG. Průběžně využívají lidské a finanční zdroje, aby pozitivně ovlivnily významné dopady na zaměstnance a přispěly k dosažení stanovených cílů.

Koncern Volkswagen má rozmanitou strukturu zaměstnanců po celém světě. Z toho vyplývá potřeba specifických opatření k zajištění rovného zacházení a rovných příležitostí. Je proto na jednotlivých značkách a společnostech, aby na základě svých potřeb vytvořily a zajistily inkluzivní pracovní prostředí.

Opatření k vytvoření inkluzivního pracovního prostředí a rovného zacházení se zaměstnanci

Koncern využívá svou politiku dodržování předpisů v oblasti lidských zdrojů, platnou v celém koncernu, aby jednotlivým společnostem stanovil oblasti opatření, jejichž prostřednictvím podporují rozmanitost, rovné příležitosti, a to i s ohledem na rovnováhu mezi pracovním a soukromým životem a inkluzi. Tyto oblasti opatření zahrnují začlenění uvedených témat do firemních hodnot, procesů a komunikace, jakož i jmenování příslušné kontaktní osoby. Od určité velikosti společnosti je třeba vytvořit roli experta na diverzitu. V rámci výše uvedených oblastí činnosti musí být zavedena opatření ke zvyšování informovanosti zaměstnanců a vedoucích pracovníků o daných záležitostech. Rozsah a hloubka opatření jsou přizpůsobeny velikosti podniku.

Díky tomu jsou prohlubovány skutečné pozitivní dopady na zaměstnance prostřednictvím zajištění inkluzivního pracovního prostředí, rovného zacházení se zaměstnanci, a to i s ohledem na možnosti rozvoje v koncernu, a zvyšování povědomí zaměstnanců a vedoucích pracovníků o prosazování podnikové kultury bez prvků diskriminace, násilí a obtěžování. Celkově se jedná o průběžné opatření.

Jeho účinnost se nesleduje centrálně, ale vzhledem k různorodosti opatření je zpravidla monitorována na místní nebo podnikové úrovni.

Nová antidiskriminační směrnice

Koncern Volkswagen v účetním období 2024 dále společnostem zpřístupnil novou antidiskriminační směrnici, kterou vypracoval v roce 2023 a jež má odstranit mezery v regulaci týkající se zamezování diskriminace v náboru, odměňování a služebního postupu zaměstnanců.

V roce 2024 byla antidiskriminační směrnice zpřístupněna 106 koncernovým společnostem, jež nezavedly žádná nebo implementovaly nedostatečná pravidla zamezující diskriminaci.

Zavedení směrnice v koncernových společnostech není závazné, ale je koncernem doporučováno.

Cílem nové antidiskriminační směrnice je zajistit nápravu skutečných negativních dopadů nerovného zacházení v pracovním poměru na zaměstnance. Oddělení pro dodržování předpisů v oblasti lidských zdrojů rovněž revidovalo konkrétní koncernovou směrnici s ohledem na možné negativní dopady koncernu Volkswagen v souvislosti s nerovným zacházením se zaměstnanci. Pro přijímací řízení byla upravena tak, aby stanovila, že rozhodnutí o přijetí do zaměstnání budou přijímána pouze na základě úrovně kvalifikace uchazeče.

Účinnost tohoto opatření není sledována centrálně, ale vzhledem k rozdílům v provádění opatření je zpravidla sledována na místní nebo podnikové úrovni.

Příprava materiálů pro vedoucí pracovníky

Vedoucí a řídící pracovníci koncernu absolvují školení a dostávají materiály s cílem eliminovat předsudky a zachovat nestrannost v otázkách rovných příležitostí. Koncern navíc podporuje diskusi na téma nevědomé zaujatosti mezi všemi manažery, aby podnítil nestranné pracovní prostředí a procesy zaměřené na rovné příležitosti. Na základě školení by vedoucí pracovníci měli být schopni analyzovat uplatňované procesy specifické pro jejich oddělení a vyvodit a zavést vhodná opatření k zajištění rovných příležitostí a omezení předsudků a stereotypů v příslušném oddělení. Kromě toho se centrálně vypracovávají podpůrné materiály, které jsou k dispozici jednotlivým značkám a společnostem. Koncern nabádá k lokálním úpravám a integraci metod do stávajících školicích programů a procesů při zachování uvedeného cíle.

To přispívá ke skutečnému pozitivnímu dopadu na zaměstnance prostřednictvím zajištění inkluzivního pracovního prostředí, rovného zacházení se zaměstnanci, a to i s ohledem na možnosti rozvoje v koncernu, a podpory kultury bez prvků diskriminace, násilí a obtěžování. Jedná se o průběžné opatření.

Jeho účinnost se nesleduje centrálně, ale vzhledem k různorodosti opatření je zpravidla monitorována na místní nebo podnikové úrovni.

Návaznost odměňování představenstva a vedení koncernu na index diverzity

V rámci faktoru ESG je krátkodobá pohyblivá složka odměny představenstva koncernu (roční bonus) navázána na index diverzity, mimo jiné proto, aby na úrovni představenstva existovala přímá pobídka k dosažení cílů diverzity. Relevantnost indexu diverzity z hlediska odměňování je podrobněji popsána v kapitole „Obecné informace".

V roce 2023 byl faktor ESG začleněn do krátkodobé pohyblivé složky odměny (roční bonus) managementu pod úrovní představenstva koncernu. Do krátkodobé pohyblivé složky odměny je tak jako součást ESG faktoru zakomponován relevantní podíl žen ve vedení koncernu.

Vytvoření pobídky na podporu rozmanitosti v podniku přispívá ke skutečnému pozitivnímu dopadu na zaměstnance prostřednictvím rovného zacházení se zaměstnanci, a to i s ohledem na možnosti rozvoje v koncernu, a podpory kultury bez prvků diskriminace, násilí a obtěžování.

Účinnost daných opatření, ale i samotná podpora rozmanitosti, je sledována prostřednictvím vývoje indexu diverzity, který zohledňuje podíl žen ve vedení a míru internacionalizace vrcholového managementu. Obě složky indexu diverzity jsou podloženy strategickým cílem. Více souvisejících informací naleznete v části „Cíle týkající se rovného zacházení a rovných příležitostí".

Shromažďování a zveřejňování statistik o sankcích za nesprávné chování

Koncern Volkswagen každoročně shromažďuje a zveřejňuje statistiku o sankcích za pochybení zaměstnanců v příslušném vykazovaném období. Pravidelné vykazování statistik o disciplinárních prohřešcích jednak přispívá k transparentnosti a zároveň slouží k tomu, aby bylo v případě anomálií možné co nejrychleji přijmout protiopatření. Větší informovanost rovněž podněcuje zaměstnance k přímému řešení či hlášení přestupků.

V účetním období roku 2024 bylo 32 zaměstnanců koncernu Volkswagen propuštěno z důvodu porušení předpisů týkajících se diskriminace, šikany nebo stalkingu.

Zveřejňování statistik o sankcionování přestupků v oblasti diskriminace, šikany nebo stalkingu je opatřením, jež má podpořit povědomí o důsledcích nerovného zacházení a zabránit tak diskriminaci a skutečným negativním dopadům na zaměstnance v důsledku ojedinělých případů nerovného zacházení.

Účinnost daného opatření je sledována pomocí průběžného monitoringu vývoje počtu případů odpovědným oddělením koncernu, resp. přijímáním opatření v případě potřeby.

Cíle týkající se rovného zacházení a rovných příležitostí

Téma rozmanitosti a rovných příležitostí je zakotveno v politice koncernu pro dodržování předpisů v oblasti lidských zdrojů. Zvláštní význam této oblasti činností je v koncernu Volkswagen zdůrazněn také zavedením indexu diverzity jako strategického ukazatele koncernové strategie lidských zdrojů, hlavní strategie koncernu a koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+*. Je relevantní i pro odměňování představenstva koncernu. Koncern Volkswagen usiluje o zvýšení diverzity v podniku (další podrobnosti naleznete v části „Návaznost odměňování představenstva a vedení koncernu na index diverzity"). Tato snaha zahrnuje stanovení cílů pro procentní zastoupení žen ve vedení a mezinárodní složení vrcholového managementu. Oba uvedené ukazatele jsou od roku 2017 sloučeny do indexu diverzity. Příslušná data jsou shromažďována pro zaměstnance celého koncernu Volkswagen, vyjma zaměstnanců čerpajících volno z časového účtu (časový kredit z odložené kompenzace), učňů a zaměstnanců v pasivní fázi odchodu do částečného důchodu. Navíc a odchylně od požadavků ESRS jsou do tohoto strategického KPI zahrnuty i čínské společné podniky. Ukazatel slouží k měření plnění cílů a jejich správě.

Podíl žen ve vedení, tj. v managementu, senior managementu a vrcholovém managementu (včetně členů představenstva koncernu a členů představenstev značek), činil v roce 2024 19,9 %, což je o 0,7 procentního bodu více než v předchozím roce (19,2 %). Průběžný cíl 19 % pro rok 2024 tak byl splněn. Koncern Volkswagen chce do roku 2025 zvýšit podíl žen v managementu na 20,2 %. To představuje nárůst o 8,1 procentního bodu ve srovnání s naší základní hodnotou 12,1 % z roku 2016. Pro mezinárodní složení vrcholového vedení, nejvyšší ze tří úrovní řízení, byl stanoven cíl minimálně 25,0 % do roku 2025. Splnění tohoto cíle by představovalo nárůst o 8,0 procentního bodu ve srovnání s naší základní hodnotou 17,0 % z roku 2016. V posledním vykazovaném období činil příslušný ukazatel 29,1 (25,6) %. Průběžný cíl 24.1 % pro rok 2024 tak byl splněn. Údaje o podílu žen ve vedení a internacionalizaci vrcholového vedení jsou se stejnou váhou zahrnuty do indexu diverzity, který byl

pro rok 2016 stanoven na hodnotu 100. Pro rok 2024 jsme plánovali zvýšit tento index na 149. Tento cílový údaj byl překročen s dosaženým skóre 168 (154).

Index diverzity byl zaveden již v roce 2017 uplatňuje se nadále jako klíčový ukazatel výkonnosti v platné strategii koncernu a koncernové strategii lidských zdrojů. Nedávno byl související dílčí index „Podíl žen ve vedení" začleněn také do programu *regenerate+* jako jeden z hlavních KPI. Dozorčí rada se rozhodla definovat index diverzity jako výkonnostní kritérium pro sociální dílčí cíl v rámci faktoru ESG pro variabilní odměňování (roční bonus) členů představenstva. Díky zapojení zástupců zaměstnanců jsou v tomto rozhodnutí zastoupeny zájmy zaměstnanců. V průběhu roku nedošlo k žádným změnám v metodice sběru ukazatelů relevantních pro daný cíl.

Nebyly stanoveny žádné měřitelné cíle zaměřené na výsledky ve smyslu požadavků ESRS, pokud jde o zaměstnávání a začleňování osob se zdravotním postižením, podporu kultury bez prvků diskriminace, násilí a obtěžování a zvyšování informovanosti zaměstnanců. Účinnost politik a opatření ve vztahu k dopadům identifikovaným při posouzení významnosti, které bylo letos provedeno poprvé, není sledována.

Ukazatel rozmanitosti

Následující tabulky zachycují rozdělení zaměstnanců podle pohlaví v počtu a procentech na úrovni vrcholového vedení a v členění zaměstnanců dle věkových skupin. Na rozdíl od procentuálního podílu žen zahrnutého do indexu diverzity zohledňuje rozdělení podle pohlaví v tomto bodě pouze vrcholový management (včetně představenstev koncernů a značek), nikoliv senior management nebo management.

ROZDĚLENÍ PODLE POHLAVÍ NA ÚROVNI VRCHOLOVÉHO VEDENÍ

K 31.12.2024

Pohlaví	Zaměstnanci	Podíl v procentech
Muži	**421**	**87,7**
Ženy	59	12,3
Ostatní	0	0,0

ZAMĚSTNANCI PODLE VĚKOVÝCH SKUPIN

K 31.12.2024

Věková skupina	Podíl v procentech
Do 30 let	16,1
30–50 let	56,9
Přes 50 let	27,0

Údaje o rozdílech v odměňování a celkové hrubé roční odměně

Údaje o rozdílech v odměňování žen a mužů zachycují rozdíl v průměrných výdělcích žen a mužů. V této zprávě je zveřejněn neupravený rozdíl. Vyjadřuje procentuální rozdíl v průměrných hrubých hodinových výdělcích mužů a žen bez zohlednění strukturálních rozdílů. Ve vykazovaném období činil daný rozdíl v koncernu Volkswagen 13 %.

Neupravený rozdíl v odměňování žen a mužů se vypočítá tak, že se vypočítá rozdíl mezi průměrnou mzdou mužů a průměrnou mzdou žen. Tento rozdíl se pak vydělí průměrnou hodinovou mzdou zaměstnanců-mužů a vynásobí 100, čímž se získá hodnota v procentech.

Průměrná hodinová mzda podle pohlaví se vypočítá na základě celkové roční hrubé mzdy zaměstnanců. Ta zahrnuje odměnu za práci vykonanou ve vykazovaném období (odměna za pracovní dobu včetně přesčasů, příplatky za směny) a odměnu za ztracené hodiny/nepřítomnost, tj. např. za dovolenou, svátky, nemoc a jiné nepřítomnosti. Tato celková hrubá odměna se vydělí ročním počtem odpracovaných hodin včetně přesčasů, které jsou zaznamenány v systému evidence pracovní doby, podle pohlaví.

Na rozdíl od neupraveného rozdílu v odměňování žen a mužů zohledňuje upravený rozdíl v odměňování žen a mužů faktory, jako je kvalifikace, odborná praxe, systém práce nebo pracovní pozice. Vyjadřuje tedy zbývající rozdíl v odměňování mužů a žen se srovnatelnými charakteristikami. Podle dostupných ekonomických údajů je tato hodnota obecně výrazně nižší než hodnota neupravená.

Poměr mezi celkovou roční hrubou odměnou nejlépe placeného zaměstnance a mediánem celkové roční hrubé odměny všech zaměstnanců (s výjimkou nejlépe placeného zaměstnance) byl přibližně 195.

K výpočtu mediánu byla použita aproximační metoda založená na mediánu odměn, průměrné úrovni mezd v podnicích a rozložení mezd v rámci podniků. K výpočtu průměrné úrovně mezd zaměstnanců ve společnostech byla použita stejná definice celkové roční hrubé mzdy jako pro účely výpočtu ukazatele odměňování žen a mužů.

OSTATNÍ PRÁVA SOUVISEJÍCÍ S PRACÍ

Tento oddíl se zabývá aspekty udržitelnosti dětské a nucené práce v souladu s ESRS 1.

Opatření týkající se ostatních práv souvisejících s prací

Organizačními jednotkami koncernu Volkswagen odpovědnými za realizaci opatření týkajících se ostatních práv souvisejících s prací jsou koncernové oddělení compliance v oblasti lidských zdrojů ve společnosti Volkswagen AG a příslušná provozní oddělení lidských zdrojů na podnikové úrovni, která využívají lidské a finanční zdroje, aby pozitivně ovlivnila významné dopady na zaměstnance a přispěla k dosažení stanovených cílů.

Minimální standardy pro předcházení porušování lidských práv při náboru zaměstnanců

V zájmu lepšího uplatňování sociálních standardů a dodržování lidských práv byla zavedena různá základní opatření a již zahájená opatření byla rozšířena o důraz na ochranu lidských práv. Při náboru externích pracovníků společnosti Volkswagen se tak provádí kontrola totožnosti a věku všech osob, které vstupují do dočasného nebo trvalého vzdělávacího nebo pracovního poměru ve společnosti koncernu Volkswagen. Kromě toho se kontroluje místní minimální věková hranice pro přijetí do zaměstnání. Dále je při uzavírání smlouvy zdokumentováno dobrovolné prohlášení o záměru a je opatřeno stvrzujícím podpisem ve formě dopisu s nabídkou zaměstnání.

V případě odchylek od standardního náborového procesu se připravuje dokumentace a rozhoduje se v souladu se zásadou ověřování více stranami. Odchylky od kontroly minimální věkové hranice nejsou povoleny, aby bylo zajištěno, že nedochází k dětské práci. Opatření se uplatňuje při náboru potenciálních nových zaměstnanců v celém koncernu, resp. po jejich přijetí v personálním oddělení. Provádí se průběžně.

Prostřednictvím opatření ke zlepšení náborového procesu přispívá koncern Volkswagen ke skutečným a potenciálním pozitivním dopadům na zaměstnance tím, že podporuje a prosazuje dodržování sociálních a lidskoprávních standardů.

Účinnost těchto opatření je sledována každoročním přezkoumáváním jejich dodržování na základě přístupu založeného na rizicích.

Cíle týkající se ostatních práv souvisejících s prací

V souvislosti s dětskou a nucenou prací nejsou v současné době stanoveny žádné měřitelné cíle zaměřené na výsledky ve smyslu evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti. Účinnost politik a opatření ve vztahu k dopadům identifikovaným při posouzení významnosti, které bylo letos provedeno poprvé, není aktuálně sledována. Na základě svých firemních hodnot koncern Volkswagen netoleruje žádnou dětskou ani nucenou práci.

Ukazatel týkající se ostatních práv souvisejících s prací

Ve vykazovaném období bylo prostřednictvím vyšetřovacích kanceláří přijato celkem 3 555 hlášení.

Případy týkající se diskriminace a obtěžování jsou obecně považovány za potenciální závažná porušení pravidel. Ve vykazovaném období se diskriminace a/nebo obtěžování týkalo 37 případů, jež byly takto klasifikovány. Z uvedeného počtu 22 případů bylo jako závažné porušení předpisů týkající se diskriminace a obtěžování potvrzeno.

V disciplinárních statistikách bylo ve vykazovaném období zaznamenáno 250 sankcionovaných případů ve skupinách diskriminace/šikana/stalking a sexuální obtěžování. V některých případech se již jedná o zjištěná závažná porušení. S přihlédnutím k této duplicitě tak bylo identifikováno celkem 257 případů týkajících se diskriminace a obtěžování.

Dalších 15 případů, které vyšetřovací kanceláře zařadily do kategorie potenciálních závažných porušení předpisů, se týkalo problémů mimo oblast diskriminace a obtěžování. Ve vykazovaném období byly jako závažná porušení předpisů v těchto jiných oblastech potvrzeny dva případy. Národní kontaktní místa pro nadnárodní podniky OECD nepředložila vyšetřovacím kancelářím žádné případy týkající se jiných otázek než diskriminace nebo obtěžování.

Celková výše pokut, sankcí a kompenzačních plateb, včetně případů a stížností týkajících se diskriminace včetně obtěžování, činila 9 tis. €. Tato částka je ve výkazu zisku a ztráty vykázána v položce ostatní provozní náklady, ale není vykázána jednotlivě a může zahrnovat i údaje z předchozích účetních období.

V průběhu vykazovaného období byla identifikována potenciální relevance z hlediska zákona o povinnosti náležité péče v dodavatelském řetězci (LkSG) u 15 hlášení, konkrétně v souvislosti s právními pozicemi chráněných lidských práv v pracovněprávních vztazích. V daném období nebylo potvrzeno žádné porušení lidských práv chráněných LkSG. Tyto informace mohou vycházet i z hlášení, která příslušná vyšetřovací kancelář obdržela v předchozím účetním období, ale šetření potvrzených porušení u nich proběhlo až ve vykazovaném období. To znamená, že nejsou evidovány případy závažného porušení lidských práv ve smyslu ESRS. Vzhledem k tomu, že LkSG vychází z Obecných zásad OSN pro podnikání a lidská práva, Prohlášení MOP o zásadách a základních právech při práci a směrnice OECD pro nadnárodní podniky, lze předpokládat, že informace

o potenciální relevanci z hlediska LkSG odpovídají možným porušením těchto rámců. V souvislosti se závažnými incidenty týkajícími se lidských práv nebyly uloženy žádné pokuty, sankce ani vyplaceny žádné kompenzace.

Pracovníci v hodnotovém řetězci

Snažíme se plnit naše právní, sociální a environmentální povinnosti nejen v rámci koncernu, ale také v našem dodavatelském řetězci.

VÝZNAMNÉ DOPADY A RIZIKA A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Při identifikaci významných dopadů, rizik a příležitostí v rámci posouzení významnosti je zohledněn předcházející a navazující hodnotový řetězec koncernu Volkswagen. Komplexnost předcházejících a navazujících částí hodnotového řetězce představuje určitou netransparentnost, pokud jde o skutečné dopady na pracovníky v hodnotovém řetězci. Hodnocení daných dopadů proto vychází z konzervativních předpokladů. Podrobné informace jsou uvedeny v kapitole „Obecné informace" (viz Postup a výsledky posouzení dvojí významnosti).

Z posouzení významnosti vyplynulo, že pracovníci přímých a nepřímých dodavatelů v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce jsou či mohou být významně ovlivněni pozitivními a negativními dopady. Týká se to zejména pracovní síly v předcházející části hodnotového řetězce. Mezi dodavatele patří také společné podniky, které rovněž působí jako dodavatelé.

K dodavatelům z předcházející části hodnotového řetězce se řadí výrobci komponentů pro výrobu automobilů, strojů, nástrojů a zařízení a také producenti surovin. Mezi dodavatele v navazujícím hodnotovém řetězci patří například poskytovatelé recyklačních služeb. V úvahu jsou bráni i dodavatelé, které nelze jednoznačně přiřadit k předcházejícímu či navazujícímu hodnotovému řetězci. Do této kategorie spadají například poskytovatelé IT služeb, stavební společnosti, poskytovatelé stravovacích a úklidových služeb.

V rámci politiky systému odpovědného fungování dodavatelského řetězce (ReSC) a v ní zakotvených opatření, například systému řízení náležité péče o suroviny (RMDDMS) a systému zaměřeného na lidská práva (HRFS), jakož i různých auditů dodavatelů, získal koncern Volkswagen představu o tom, do jaké míry mohou být pracovníci s určitými charakteristikami a pracovníci pracující v určitém prostředí nebo vykonávající určité činnosti silněji ovlivněni dopady. V jednotlivých případech se jedná například o mladé pracovníky a migrující pracovníky. Uvedená zjištění byla zahrnuta do posouzení významnosti.

Dopady v oblasti pracovních podmínek v hodnotovém řetězci

Z posouzení významnosti vyplynul skutečný pozitivní dopad na pracovní podmínky pracovníků v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce, přičemž dopad v bezprostředním podnikatelském prostředí, např. na přímé dodavatele a jejich smluvní partnery, se odhaduje jako vyšší. Pozitivní dopad může být již viditelný v podobě lepších pracovních podmínek a vychází z šíření požadavků koncernu Volkswagen na udržitelnost, kontrolních opatření souvisejících s událostmi či riziky a dalších opatření.

Vzniká mimo jiné díky využívání kodexu chování pro obchodní partnery, který se zaměřuje na pracovní podmínky a má zajistit, aby přímí dodavatelé zohledňovali příslušná témata udržitelnosti. V důsledku toho mohou mít pracovníci prospěch ze zlepšených pracovních podmínek, například z dodržování požadavků na bezpečnost práce a ochranu zdraví.

Kromě kodexu chování pro obchodní partnery existují projekty, jako je Cobalt for Development, které podporují pracovníky, včetně drobných řemeslníků, již pracují v oblasti produkce surovin v Demokratické republice Kongo.

Pracovní podmínky lze zlepšit například pořádáním školení o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a poskytováním ochranných pracovních oděvů. Ovlivněni pozitivními dopady jsou dále například drobní pěstitelé, kteří pracují při zpracování kaučuku v Indonésii. Školení umožňuje drobným zemědělcům zajistit si přiměřenou obživu tím, že si osvojí efektivní způsoby zemědělské produkce a pěstebních metod.

Z posouzení významnosti dále vyplynul skutečný a potenciální negativní dopad na dodavatele v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce, který se může projevit ve střednědobém časovém horizontu. V jednotlivých případech se stalo, že přímí dodavatelé nedodržovali požadavky kodexu chování pro obchodní partnery. Může se jednat například o nedostatečná opatření týkající se bezpečnosti práce, nebezpečných pracovních podmínek či nízkých mezd.

Následující příklady popisují dva regiony a odvětví, které jsou tímto dopadem obzvláště postiženy. V rámci auditů sociálních standardů bylo zjištěno, že nadměrné přesčasy jsou častým a rozšířeným jevem, zejména na čínském nákupním trhu. Interní analýza dále identifikovala vysoké riziko nedostatečného dodržování požadavků koncernu Volkswagen na bezpečnost a ochranu zdraví při práci v odvětví logistiky.

Dopad v oblasti rovného zacházení a rovných příležitostí na pracovníky v hodnotovém řetězci

Z posouzení významnosti vyplynul skutečný pozitivní dopad na rovné zacházení a rovné příležitosti pro pracovníky v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce. Dodržování a předávání požadavků na udržitelnost dodavateli v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce a provádění auditů zaměřených na rizika a příležitostných auditů dodavatelů za účelem kontroly dodržování požadavků mohou přispět k podpoře rovného zacházení a rovných příležitostí. Z hlediska pracovníků v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce se tento dopad může projevit v podobě nediskriminačního odměňování.

Dopady v oblasti ostatních práv souvisejících s prací pracovníků v hodnotovém řetězci

V rámci posouzení významnosti identifikoval koncern Volkswagen v jednotlivých případech v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce skutečné pozitivní dopady na skupiny potenciálně postižené dětskou a nucenou prací a na dodržování ostatních práv souvisejících s prací. Posilují se tak práva nositelů práv, například na zamezení dětské a nucené práce. K opatřením, která k tomu přispívají, patří dodržování a šíření požadavků udržitelnosti z kodexu chování pro obchodní partnery a provádění auditů zaměřených na rizika a příležitostných auditů dodržování příslušných požadavků u dodavatelů. Tímto způsobem je podporováno dodržování ostatních práv souvisejících s prací, a to především ze strany přímých dodavatelů. V rámci projektu těžby slídy jsou dále vytvářeny alternativní zdroje příjmů pro rodiče, aby rodiny měly dostatečný příjem a děti mohly místo práce navštěvovat školu.

Z posouzení významnosti navíc vyplynul skutečný negativní dopad v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce. Vzniká tehdy, když dodavatelé v jednotlivých případech nedodržují požadavky kodexu chování pro obchodní partnery. V tomto případě se zaměřujeme na oblasti, jako jsou dodavatelské řetězce baterií, kde může docházet k porušování lidských práv, například dětské či nucené práci.

Finanční riziko pracovněprávních vztahů v hodnotovém řetězci

Z posouzení významnosti vyplynula významná střednědobá finanční rizika nedostatečného zohlednění lidských práv v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce koncernu Volkswagen. Týká se to zejména pracovněprávních vztahů v hodnotovém řetězci. Riziko vyplývá z možnosti, že v hodnotovém řetězci nebude dostatečně zohledněno hledisko lidských práv. Jedním z možných rizik je výskyt dětské práce v dodavatelském řetězci baterií. V důsledku toho může dojít k porušení platných právních předpisů nebo souvisejících oznamovacích povinností, což může vyústit v pokuty nebo kompenzační platby pro koncern Volkswagen. Dalším možným důsledkem je omezení přístupu na trh (zákaz dovozu), což může vést ke snížení objemu prodeje. Jakákoli následná zjištění porušení předpisů mohou rovněž vést ke stažení z trhu a značným nákladům na přepracování již dodaných vozidel. Kromě toho lze v takovém případě očekávat poškození dobré pověsti.

Vztah se strategií a obchodním modelem

Dopady identifikované v posouzení významnosti a finanční riziko mají vliv na hodnotový řetězec koncernu. Téma pracovníků v hodnotovém řetězci je na zastřešující úrovni zohledněno v koncernové strategii udržitelnosti *regenerate+*. Zaměřuje se na vytváření odpovědných a udržitelných dodavatelských řetězců. V oblasti nákupu jsme zahájili komplexní revizi strategie, mezi jejíž cíle patří posílení udržitelnosti a implementace programu *regenerate+*.

Koncern Volkswagen reaguje na negativní dopady v oblasti pracovních podmínek a ostatních práv souvisejících s prací. Vliv zde mají preventivní opatření v rámci systému ReSC, včetně stvrzení obeznámenosti s kodexem chování pro obchodní partnery, hodnocení udržitelnosti (S-Rating), vzdělávacích kurzů pro dodavatele a systému HRFS, stejně jako zmírňující a nápravná opatření, jako je mechanismus řešení stížností v dodavatelském řetězci (SCGM) a audity dodavatelů. Tato opatření se zabývají také riziky v oblasti ostatních práv souvisejících s prací a vztahují se na přímé dodavatele a v některých případech i na nepřímé – jak je rovněž znázorněno v přehledu systému ReSC v části „Politika: Pracovníci v hodnotovém řetězci".

Aby bylo možné řešit negativní dopady i na nižších úrovních dodavatelského řetězce (nepřímí dodavatelé), identifikoval koncern Volkswagen 18 rizikových surovin. Za tímto účelem byl zaveden systém řízení náležité péče o suroviny (RMDDMS), jehož pomocí se stanovují rizika udržitelnosti, přijímají se vhodná opatření k jejich zmírnění a utváří se transparentnost v příslušných dodavatelských řetězcích.

Uvedená opatření mohou vést k prevenci porušování požadavků koncernu Volkswagen na udržitelnost, pokud jde o pracovní podmínky a ostatní práva související s prací, jako je pracovní doba, přiměřené mzdy a bezpečnost práce. Díky tomu disponují pracovníci v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce většími právy a v případě jejich nedodržování mohou požadovat nápravná opatření.

Tato opatření umožňují koncernu Volkswagen podporovat pozitivní dopady v oblasti pracovních podmínek, rovného zacházení a rovných příležitostí a ostatních práv souvisejících s prací. Mezi další součásti opatření, jež mohou mít pozitivní dopad, patří projekty a spolupráce v rámci iniciativ s více zúčastněnými stranami, jako je meziodvětvový dialog v rámci Národního akčního plánu (NAP), Aliance pro odpovědné podnikání *(Responsible Business Alliance, RBA)*, téma HRFS zaměřené na mzdu pokrývající životní minimum a pracovní skupiny pro dialog mezi odvětvími. Podrobný popis a vysvětlení všech opatření v této oblasti činnosti je uveden v kapitole „Opatření: Pracovníci v hodnotovém řetězci".

POLITIKA: PRACOVNÍCI V HODNOTOVÉM ŘETĚZCI

Dodržování lidských práv má pro koncern Volkswagen zásadní význam. Jsme přesvědčeni, že udržitelná hospodářská činnost je možná pouze při etickém a čestném jednání. V rámci našich podnikatelských aktivit se k odpovědnosti za dodržování lidských práv plně hlásíme.

S cílem dostát těmto lidskoprávním a environmentálním závazkům, zejména s ohledem na pracovníky v hodnotovém řetězci, vypracoval koncern Volkswagen pro oblast nákupu politiku řízení systému ReSC. Uplatňuje se ještě před uzavřením smluvního vztahu, tj. před sjednáním konkrétních dodacích lhůt a nákupních cen. Plnění povinností náležité péče zakotvených v dané politice se vztahuje na všechny přímé dodavatele koncernu Volkswagen v předcházejících i navazujících částech hodnotového řetězce.[2] V závislosti na situaci a riziku se vztahuje i na nepřímé dodavatele.

Cílem této politiky je na základě analýzy rizik předcházet potenciálním a skutečným negativním dopadům na pracovníky v dodavatelském řetězci koncernu Volkswagen, resp. tyto dopady minimalizovat. Má také pomoci identifikovat a ukončit porušování předpisů a neustále zlepšovat výkonnost dodavatelů v oblasti udržitelnosti.

Zároveň je jejím prostřednictvím možné reagovat na skutečné negativní dopady na výše uvedené pracovní podmínky a ostatní práva související s prací (dětská práce, nucená práce, odpovídající bydlení, voda a hygiena) pracovníků v hodnotovém řetězci. Přispívá také ke snížení finančního rizika z hlediska společnosti Volkswagen AG souvisejícího se skutečnými negativními dopady na pracovní práva pracovníků v hodnotovém řetězci.

Dále by měly být dosaženy pozitivní dopady na pracovní podmínky, ostatní práva související s prací a rovné zacházení a rovné příležitosti (rovnost žen a mužů a stejná odměna za práci stejné hodnoty, zaměstnávání a začleňování osob se zdravotním postižením, opatření proti násilí a obtěžování a rozmanitost) pracovníků v hodnotovém řetězci.

Systém ReSC zahrnuje následující navzájem provázané prvky:

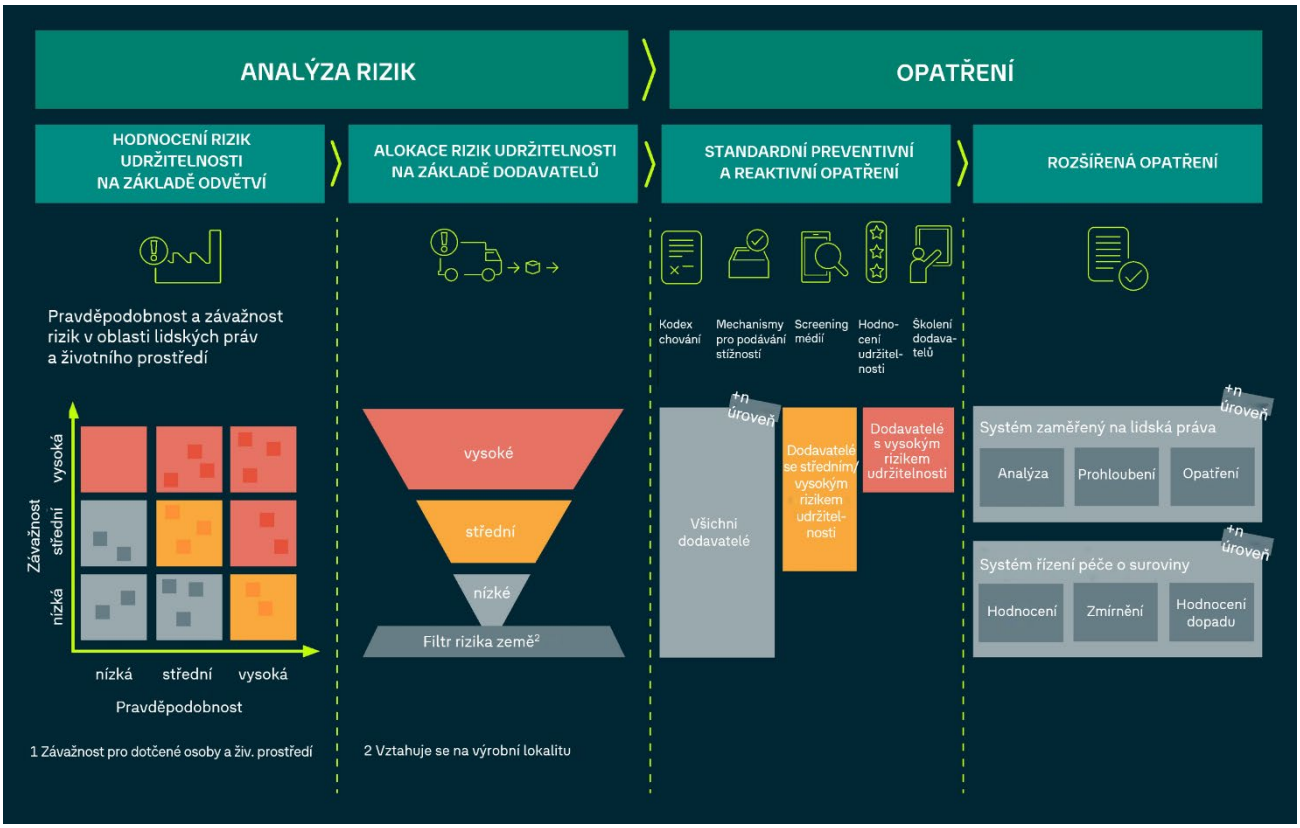
Analýza rizik: Pravidelná analýza rizik slouží k identifikaci potenciálních negativních dopadů na pracovníky na úrovni dodavatelů. Procesy analýzy rizik představují první krok systému ReSC. Na základě stanovené rizikové třídy pro konkrétní obchodní modely a země je dodavatelům přidělen balíček opatření k prevenci a zmírnění identifikovaných potenciálních negativních dopadů, aby jim mohli být přidělovány zakázky. Podrobný popis analýzy rizik je uveden v části „Opatření: Pracovníci v hodnotovém řetězci“.

Standardní opatření: Tato preventivní a reaktivní opatření zahrnují stvrzení obeznámenosti s kodexem chování pro obchodní partnery ze strany přímých dodavatelů, mechanismus řešení stížností v dodavatelském řetězci, prověřování v médiích, hodnocení S-Rating a školení dodavatelů a zaměstnanců.

Hloubková opatření: Zahrnují systém zaměřený na lidská práva (HRFS), systém řízení náležité péče o suroviny (RMDDMS) a spolupráci s externími partnery na dalším rozvoji konceptu udržitelnosti v dodavatelském řetězci.

[2] Patří sem i společné podniky, které rovněž vystupují jako dodavatelé koncernu Volkswagen. Dále sem patří agentury dočasného zaměstnávání a osoby samostatně výdělečně činné, pokud jsou využívány v rámci koncernových nákupních procesů. Dodavatelé v navazující části hodnotového řetězce zahrnují společnosti zabývající se recyklací. Autorizovaní prodejci a zákazníci však zahrnuti nejsou a systém ReSC se na ně nevztahuje.

Systém odpovědného fungování dodavatelského řetězce (ReSC)



Koncern Volkswagen dodržuje a podporuje platné předpisy na ochranu lidských práv jako základní a obecně platné normy. Odmítá jakékoliv formy dětské či nucené práce, moderního otroctví nebo obchodování s lidmi. Na tomto základě jsme v kodexu chování pro obchodní partnery formulovali naše očekávání na chování vůči našim partnerům s ohledem na základní lidská práva. Zohledněny jsou také environmentální, sociální a compliance standardy, jakož i povinnost dodržovat pracovní, zdravotní a požární předpisy a úmluvy Mezinárodní organizace práce (MOP) v jejich platném znění, zejména základní práva při práci, včetně ustanovení o nejistých pracovních místech. Abychom požadavky kodexu chování pro obchodní partnery rozšířili i na další články dodavatelského řetězce, koncern také požaduje, aby je jeho dodavatelé předávali také svým přímým obchodním partnerům.

Požadavky kodexu chování pro obchodní partnery vycházejí z dokumentů, mezi něž patří směrnice OECD pro nadnárodní podniky, obecné zásady OSN pro podnikání a lidská práva, základní úmluvy Mezinárodní organizace práce (MOP), všeobecná deklarace lidských práv OSN, deset principů iniciativy OSN Global Compact a pokyny OECD k náležité péči pro odpovědné dodavatelské řetězce nerostných surovin z oblastí postižených konfliktem a vysoce rizikových oblastí. Kodex chování však nevychází pouze z mezinárodních standardů, ale také z cílů, pravidel a politik koncernu Volkswagen.

Kontroly, zda je Kodex chování pro obchodní partnery v souladu s výše uvedenými mezinárodními normami a rámci, probíhají namátkově. V případě potřeby jsou prováděny případné úpravy. Stvrzení obeznámenosti s kodexem chování pro obchodní partnery přímými dodavateli je začleněno do systému ReSC jako standardní opatření, čímž jsou příslušné zásady zakotveny také do kontextu politiky řízení.

Domníváme se, že je důležité, aby mezi zúčastněnými stranami a koncernem Volkswagen probíhal neustálý dialog o zásadách a jejich uplatňování. Pro podniky je často náročné získat přesné a objektivní informace umožňující komplexní posouzení lidskoprávní situace. V zájmu dosažení dalšího pokroku proto usilujeme o spolupráci a dialog s příslušnými národními a mezinárodními aktéry – například prostřednictvím iniciativ s více zúčastněnými stranami. Kromě toho také průběžně komunikujeme s interními zúčastněnými stranami, jako je síť

pro udržitelný nákup[3], pokud jde o otázky, jako je další vývoj, úprava nebo revize metodiky hodnocení udržitelnosti dodavatelů či systému ReSC. Do průběžného vývoje systému jsou rovněž zapracovávány informace získané z odvětvových iniciativ a iniciativ dodavatelského řetězce a mezinárodně uznávaných norem, jež jsou zohledňovány při utváření povinností náležité péče. Byly tak zohledněny také připomínky zúčastněných stran, mimo jiné prostřednictvím vyhodnocení externích studií. Příklady odvětvových iniciativ a iniciativ zahrnujících vícero zúčastněných stran, jež se zabývají názory pracovníků v hodnotovém řetězci, jsou uvedeny v části „Procesy: Spolupráce s pracovníky v hodnotovém řetězci".

V systému ReSC jsou rovněž definovány procesy usnadňující nápravná opatření z hlediska pracovníků v hodnotovém řetězci, kteří byli poškozeni skutečnými negativními dopady.

Do systému byl implementován mechanismus řešení stížností v dodavatelském řetězci (SCGM), který systematicky zpracovává hlášení o rizicích nebo porušeních. Slouží ke zpracování podnětů ohledně porušení kodexu chování pro obchodní partnery ze strany přímých nebo nepřímých dodavatelů koncernu Volkswagen. Součástí může být také definování (nápravných) opatření po dokončení šetření a vyvození příslušných závěrů. Tento mechanismus je k dispozici prostřednictvím kanálů systému pro oznamovatele koncernu Volkswagen a je přístupný všem potenciálně dotčeným zúčastněným stranám.

V rámci systému ReSC jsou dále prováděny audity u dodavatelů zaměřené na výskyt rizik a příležitostné audity v místě. Pokud jsou zjištěna rizika nebo porušení předpisů v oblasti udržitelnosti, je v závislosti na celkovém výsledku auditu vypracován plán opatření a jeho plnění je monitorováno. Podrobné informace jsou uvedeny v části „Opatření týkající se pracovníků v hodnotovém řetězci".

Více informací o stávajících procesech nápravy a dostupných kanálech pro pracovníky v hodnotovém řetězci k podávání stížností naleznete v části „Procesy nápravy negativních dopadů a kanály pro pracovníky v hodnotovém řetězci k podávání stížností".

Ve vykazovaném období došlo k porušení lidských práv chráněných zákonem o povinnosti náležité péče v dodavatelském řetězci (LkSG), pokud jde o pracovníky dodavatelů v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce. Mohou souviset i s podněty, jež vyšetřovací kancelář obdržela v předchozím účetním období, ale porušení bylo zjištěno až v průběhu vykazovaného období. Jedná se tedy také o případy závažného porušování lidských práv ve smyslu ESRS. Vzhledem k tomu, že LkSG vychází z Obecných zásad OSN pro podnikání a lidská práva, Prohlášení MOP o zásadách a základních právech při práci a směrnice OECD pro nadnárodní podniky, lze předpokládat, že porušení chráněných právních zájmů LkSG odpovídají porušení těchto rámců. Porušení lidských práv chráněných zákonem LkSG se týká zákazu nucené práce a otroctví, zákazu porušování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, odepření přiměřené mzdy, zákazu porušování svobody sdružování a nasazení bezpečnostních sil v souvislosti s porušováním lidských práv.

Odpovědnost za zastřešující politiku nesou příslušné řídicí funkce na úrovni představenstva. Člen představenstva koncernu odpovídající za skupinu značek Core je v konečném důsledku odpovědný za nákupní procesy koncernu, a tedy i za systém ReSC. Operativní řízení témat udržitelnosti v dodavatelských řetězcích provádí oddělení pro udržitelnost nákupu společnosti Volkswagen AG.

Systém ReSC je revidován oddělením pro udržitelnost nákupu v koordinaci se členy sítě pro udržitelný nákup, koncernovým oddělením pro dodržování předpisů a právním oddělením. Jsou vypracována doporučení pro další postup.

Implementace uvedené politiky je povinná a je zakotvena v politice koncernu určené koncernovým společnostem. Ve společnostech probíhají každoročně namátkové kontroly ověřující implementaci systému ReSC do místních politik.

Struktury a procesy potřebné k implementaci systému jsou stanoveny v politikách a procesní dokumentaci koncernu. Osobám odpovědným za implementaci jsou k dispozici interní cestou. Relevantní informace a kodex chování pro obchodní partnery jsou rovněž zveřejňovány a přístupné potenciálně dotčeným pracovníkům v hodnotovém řetězci, mimo jiné ve formě externích formátů pro podávání zpráv.

[3] Síť zástupců pro oblast udržitelnosti nákupu z vybraných společností za účelem pravidelné výměny informací o tématech a strategickém rozvoji systému ReSC.

PROCESY: SPOLUPRÁCE S PRACOVNÍKY V HODNOTOVÉM ŘETĚZCI

Koncern Volkswagen používá různé formáty, aby při plnění svých povinností náležité péče v oblasti lidských práv zohlednil názory pracovníků v hodnotovém řetězci a mohl tak vhodně reagovat na významné negativní i pozitivní dopady. Zastřešující operativní odpovědnost za implementaci formátů a začlenění zjištění do přístupu společnosti má vedoucí oddělení udržitelnosti nákupu.[4]

Formáty výměny informací se zástupci pracovníků v hodnotovém řetězci

Iniciativy s více zúčastněnými stranami a místní projekty: Koncern Volkswagen získává účastí v iniciativách s více zúčastněnými stranami a v místních projektech informace o názorech pracovníků v hodnotovém řetězci. Je mimo jiné zapojen do meziodvětvového dialogu o vývoji automobilového průmyslu jako účastník Národního akčního plánu (NAP), členem Iniciativy za odpovědné získávání slídy *(Responsible Mica Initiative, RMI)* a partnerem projektů udržitelného získávání kobaltu a lithia (Cobalt for Development a Responsible Lithium Partnership). Na pravidelných setkáních pracovních skupin spolupracuje koncern Volkswagen s dalšími členy a partnery, včetně zástupců pracovníků hodnotového řetězce, jako jsou nevládní organizace nebo odborová sdružení, na tématech zahrnujících standardy auditu a katalogy opatření pro důslednější plnění povinností náležité péče a zlepšení pracovních a životních podmínek. Výsledky jsou zohledňovány v systému ReSC. Názory pracovníků v hodnotovém řetězci jsou tak v závislosti na iniciativě různými způsoby reflektovány ve fázích analýzy rizik a přípravy opatření postupů náležité péče koncernu Volkswagen. V případě iniciativy Cobalt for Development je účinnost vyhodnocována na základě pravidelného dialogu zúčastněných stran.

Externí akce: Koncern Volkswagen je členem programu OSN Global Compact (UNGC). V této souvislosti se v roce 2024 zástupci koncernu zúčastnili konference „Kulatý stůl o mzdách pokrývajících životní náklady – zavádění odpovědných nákupních postupů v dodavatelském řetězci“, na níž zástupci pracovníků v hodnotovém řetězci, například nevládní organizace, zástupci odborů a členové Asia Floor Wage Alliance reprezentovali názory pracovníků v hodnotovém řetězci prostřednictvím přednášek a vzájemného dialogu. Ve vykazovaném období se koncern Volkswagen navíc zúčastnil konference „Náležitá péče v odvětví dopravy – cesty k realizaci“ *(Sorgfaltspflichten im Transportbereich – Wege zur Umsetzung)*, kterou iniciovala nevládní organizace *Südwind*. Diskutovalo se zde o možnostech zlepšení pracovních podmínek se zástupci podniků, odborů a Spolkového úřadu pro hospodářství a kontrolu vývozu (BAFA). Poznatky z uvedených akcí a výměny informací jsou zahrnuty do dalšího vývoje postupů náležité péče, zejména na úrovni vývoje opatření.

[4] Zastřešující provozní odpovědnost za účast v iniciativě za odpovědné získávání slídy *(Responsible Mica Initiative, RMI)* a za integraci poznatků do přístupu společnosti nese viceprezident pro strategii nákupu, kapacitu a řízení procesů společnosti Porsche AG.

Formáty výměny informací s pracovníky v hodnotovém řetězci

Významné příklady výměny informací s pracovníky v hodnotovém řetězci naleznete níže:

Projekt CASCADE: Od roku 2021 je společnost Porsche AG zodpovědná za koordinaci a realizaci projektu CASCADE, jehož cílem je vytvořit kapacity v provincii Jambi v centrální Sumatře (Indonésie) v rámci RMDDMS, přičemž tento projekt iniciovala ve spolupráci s globálním výrobcem pneumatik Michelin. Ve spolupráci s místními nevládními organizacemi a podniky zpracovávajícími kaučuk jsou zde vyvíjena a realizována opatření ke zlepšení pracovních podmínek a na podporu ekologických a sociálních postupů. Názory pracovníků byly rovněž zohledněny v rámci počáteční analýzy rizik. Účinnost spolupráce je ověřována prostřednictvím rozhovorů a dotazníků, jež slouží k získání názorů dotčených zemědělců. Poznatky z uvedených akcí a výměny informací jsou zahrnuty do dalšího vývoje postupů náležité péče, zejména na úrovni vývoje opatření.

Formáty auditu: Pomocí dodavatelských auditů jsou názory pracovníků v hodnotovém řetězci na základě průzkumů (rozhovorů) přímo začleněny do plnění povinností náležité péče. V zájmu ochrany zaměstnanců dodavatelů jsou tito vybíráni náhodně a vyhodnocení je anonymizováno. Průzkumy mezi zaměstnanci dodavatelů slouží k identifikaci porušení předpisů nebo rizik v rámci auditu. Na základě zjištěných nesrovnalostí je vypracován akční plán. Vzhledem k tomu, že poznatky z rozhovorů mohou mít přímý vliv na akční plány, jsou průzkumy mezi pracovníky dodavatelů považovány za účinný způsob, jak názory pracovníků v hodnotovém řetězci zohlednit.

Zjištění z auditu jsou rovněž zahrnuta do dalšího vývoje systému řízení rizik a analýzy rizik, včetně stanovení vhodných opatření. Formáty auditu zahrnují standard auditu iniciativy pro odpovědný dodavatelský řetězec *(Responsible Supply Chain Initiative e.V., RSCI)* a specifické standardy koncernu Volkswagen, jako jsou audity těkavých organických látek (S-Rating), audity sociálních standardů, které se používají především v rámci HRFS, a audity surovin. Další související informace jsou uvedeny v části „Procesy: Spolupráce s pracovníky v hodnotovém řetězci“.

Mechanismus řešení stížností v dodavatelském řetězci (SCGM): Volkswagen rovněž zavedl postup, který umožňuje pracovníkům v hodnotovém řetězci (včetně zranitelných skupin) kdykoli nahlásit své zájmy a problémy. Tento mechanismus je otevřen všem potenciálně dotčeným zúčastněným stranám, jako jsou pracovníci dodavatelů a jejich zástupci, odbory nebo subjekty občanské společnosti, nevládní organizace či zástupci komunit v okolí výrobních závodů. SCGM slouží k vyřizování podnětů týkajících se porušení zásad kodexu chování pro obchodní partnery přímými nebo nepřímými dodavateli koncernu Volkswagen a je přístupný prostřednictvím kanálů systému pro oznamovatele. V případě zjištění rizik nebo porušení jsou zavedena příslušná opatření. Účinností mechanismů pro podávání stížností se obecně zabývají pracovní skupiny iniciativy s více zúčastněnými stranami (např. iniciativa DRIVE Sustainability) a mezioborové pracovní skupiny. Díky účasti v pracovních skupinách mohou odborníci pracující s daným mechanismem v dodavatelském řetězci identifikovat potenciální potřeby optimalizace tohoto mechanismu. V některých případech jsou do dialogu jako partneři zapojeny i příslušné zúčastněné strany, například nevládní organizace jako zástupci pracovníků v hodnotovém řetězci. Více informací o stávajících procesech nápravy a dostupných kanálech pro podávání stížností pracovníky v hodnotovém řetězci naleznete v části „Procesy: Nápravná opatření a kanály pro podávání stížností“.

PROCESY: NÁPRAVNÁ OPATŘENÍ A KANÁLY PRO PODÁVÁNÍ STÍŽNOSTÍ

Systém pro oznamovatele slouží jako centrální postup pro podávání stížností v koncernu Volkswagen. Za koordinaci a správu tohoto systému odpovídá Centrální vyšetřovací kancelář ve Wolfsburgu. Zásady, kanály pro podávání oznámení a postupy systému peo oznamovatele jsou podrobně popsány v kapitole „Chování podniku".

Zaměstnanci, obchodní partneři a jejich zaměstnanci, zákazníci a další třetí strany mohou kdykoli nahlásit informace o potenciálních porušeních pravidel (která zahrnují porušení platných právních předpisů či vlastního kodexu chování koncernu) ve vlastním segmentu nebo v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce – včetně závažných rizik a porušení lidských práv či dopadů na životní prostředí. Pokud se tak rozhodnou, mohou tato hlášení podávat anonymně.

Možné kanály pro podávání oznámení a další informace o systému pro oznamovatele – například jednací řád – jsou veřejně přístupné na internetových stránkách koncernu Volkswagen. Informace o systému whistleblowingu jsou k dispozici také obchodním partnerům prostřednictvím kodexu chování pro obchodní partnery, který vyžaduje, aby obchodní partneři poskytli svým zaměstnancům neomezený přístup k systému zavedenému koncernem Volkswagen a aby o totéž požádali své vlastní dodavatele.

Kromě tohoto kanálu pro podávání stížností provozovaného samotným koncernem existují také externí mechanismy pro podávání stížností, viz kapitola „Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci".

Přístupy a postupy pro provádění nápravných opatření

Pokud je stížnost přijata prostřednictvím kanálů pro podávání zpráv spravovaných systémem pro oznamovatele, je prvním krokem její zdokumentování. Týká-li se situace v segmentu koncernu, aniž by došlo k pochybení zaměstnance, systém pro oznamovatele stížnost neprodleně předá příslušné funkci koncernu, která je na základě předmětu stížnosti za její vyřízení odpovědná.

Případy potenciálního porušení lidských práv a ochrany životního prostředí nebo rizika takového porušení, případně porušení kodexu chování pro obchodní partnery ze strany přímých a nepřímých dodavatelů, jsou Centrální vyšetřovací kanceláří postoupeny do SCGM k dalšímu prošetření. Podněty jsou zaznamenávány do interního IT systému a řešení případů se dokumentuje.

Zpracování podnětů v SCGM až po jejich uzavření je jednotně popsáno v závazném procesním manuálu a je řízeno koncernem. Hlášení jsou zpracovávána společně se společnostmi v jednotlivých regionech, kde koncern Volkswagen působí. Zjištěná porušení jsou kategorizována dle závažnosti v souladu s procesem. V závislosti na dané kategorizaci jsou pak zaváděna příslušná opatření. Jsou-li identifikována rizika u nepřímých dodavatelů, iniciují se rovněž opatření, například audit k identifikaci možných porušení. Je vyžadována součinnost přímého dodavatele, s nímž existuje smluvní vztah. V případě závažných porušení je možné dodavatelům dočasně pozastavit způsobilost k získávání nových zakázek nebo s nimi ukončit obchodní vztah.

Účinnost nápravných opatření je selektivně přezkoumávána případ od případu. Pokud jsou například opatření definována ve spolupráci s dodavatelem, jsou zaznamenána a zpřístupněna všem zúčastněným stranám. Účinnost a dodržování dohody se v zásadě přezkoumává po uplynutí přiměřené doby prostřednictvím průzkumu po provedení opatření. Další možností je provést rozhovor s pracovníky dodavatele po uzavření případu, případně v rámci opakovaného auditu.

Porušení nebo rizika zjištěná při auditech se v systému SCGM neotevírají jako případy. Pokud jsou během auditů zjištěna rizika nebo porušení týkající se udržitelnosti, je v závislosti na celkovém výsledku nebo zjištěných rizicích či porušeních vypracován akční plán a sledováno jeho plnění. Doklad o provádění opatření je předpokladem k získání pozitivního hodnocení S-Rating, a tím i způsobilosti k získání zakázek. Podrobné související informace viz „Opatření: Pracovníci v hodnotovém řetězci".

Test účinnosti a důvěra pracovníků v hodnotovém řetězci v procesy

Účinnost systému pro oznamovatele je prověřována. Další informace viz kapitola „Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci". Účinností mechanismů pro řešení stížností se v obecně rovině zabývají také pracovní skupiny iniciativy s více zúčastněnými stranami (např. iniciativa DRIVE Sustainability) a mezioborové pracovní skupiny. V některých případech jsou do dialogu jako partneři zapojeny i příslušné zúčastněné strany, například nevládní organizace jako zástupci pracovníků v hodnotovém řetězci. Závěry pracovních skupin mohou expertům týmu SCGM pomoci identifikovat potenciální požadavky na optimalizaci mechanismu.

V současné době neprobíhají žádná opatření, jejichž prostřednictvím by se zjišťovalo, zda pracovníci v hodnotovém řetězci znají struktury a procesy SCGM a zda jim důvěřují.

Ve veřejně dostupném jednacím řádu mechanismu pro řešení stížností koncernu Volkswagen je stanoveno, že koncern musí v rámci svých možností oznamovatele nebo stěžovatele, kteří dle svého nejlepšího vědomí a svědomí spolupracují při vyšetřování, chránit před diskriminací a represemi. K ochraně stěžovatelů má přispět i možnost anonymního podání. Zpracování podnětů a případné následné dotazy mohou být rovněž anonymní, pokud o to stěžovatel požádá.

OPATŘENÍ: PRACOVNÍCI V HODNOTOVÉM ŘETĚZCI

Tento oddíl se zabývá otázkami udržitelnosti uvedenými v ESRS 1, které byly v rámci posouzení významnosti identifikovány jako podstatné. Pokud jde o pracovní podmínky pro pracovníky v hodnotovém řetězci, zahrnuje to pracovní dobu, přiměřené mzdy, sociální dialog, svobodu sdružování, včetně existence podnikových rad, kolektivní vyjednávání a bezpečnost a ochranu zdraví při práci. V souvislosti s rovným zacházením a rovnými příležitostmi pro všechny jsou podstatnými aspekty témata rovnosti žen a mužů a stejné odměny za rovnocennou práci, zaměstnávání a začleňování osob se zdravotním postižením, opatření proti násilí a obtěžování a rozmanitost. Odkazuje se také na další práva související s prací, přičemž je zohledňována problematika dětské práce, nucené práce, odpovídajícího bydlení, vody a hygieny.

Systém odpovědného fungování dodavatelského řetězce

Dodavatelský řetězec koncernu Volkswagen je vzhledem k rozmanitosti jeho výrobků mimořádně složitý, globálně rozvětvený a podléhá neustálým změnám. Zahrnuje více než 66 tis. dodavatelských míst ve více než 95 zemích světa. Související činnosti mohou mít potenciální negativní dopady na životní prostředí a na účastníky v dodavatelském řetězci. Díky velikosti koncernu Volkswagen zároveň vyvstávají příležitosti, jak dosáhnout zlepšení v oblasti životního prostředí a sociální oblasti v zemích a na pracovištích jeho dodavatelů.

Ukazatel „země, v nichž má koncern Volkswagen přímé dodavatele" zahrnuje všechny přímé dodavatele koncernu Volkswagen, které koncernové společnosti ve vykazovaném období nahlásily do datového skladu pro veřejné zakázky. Lokalita dodavatele se vztahuje k místu působení přímého dodavatele.

Ve vykazovaném období 2024 přijal koncern Volkswagen standardní a hloubková opatření v systému ReSC s cílem minimalizovat a eliminovat potenciální a skutečné negativní dopady na pracovníky v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce. Kromě toho byla přijata opatření k dosažení pozitivních dopadů na tyto pracovníky a k řízení významného finančního rizika, které z hlediska koncernu Volkswagen vzniká v případě, že dojde ke skutečným negativním dopadům na ostatní práva související s prací, jako je dětská práce nebo nucená práce. Standardní opatření jsou přijímána u všech přímých a v některých případech i nepřímých dodavatelů. Hloubková opatření se zaměřují na vysoce riziková témata a suroviny, a řeší tak negativní i pozitivní dopady, které se vyskytují především dále v dodavatelském řetězci. Poznatky z hloubkových opatřeních mohou vést také k úpravě standardních opatření pro přímé dodavatele.

K minimalizaci zjištěných finančních rizik mohou přispět i opatření, která se používají k řízení skutečných negativních dopadů na ostatní práva související s prací pracovníků. Řízením těchto dopadů je možné snížit finanční riziko vyplývající z možného poškození dobré pověsti nebo pokut za porušení zákona. Při posuzování finančního rizika byl zohledněn vnější vývoj, například místní právní předpisy, jako je LkSG. Toto riziko je sledováno v rámci vnitřního kontrolního systému koncernu Volkswagen.

Mezi interní funkce, které se podílejí na realizaci opatření systému ReSC, patří zejména koncernové oddělení pro udržitelnost nákupu a zástupci pro udržitelnost nákupu z vybraných společností (síť pro udržitelný nákup čítající více než 140 odborníků z celého světa).

V ukazateli počtu odborníků sítě pro udržitelný nákup jsou započteni všichni pracovníci v hodnotovém řetězci, kteří se účastní pravidelné výměny informací mezi koncernovými společnostmi.

Analýza rizik pro stanovení nezbytných a vhodných opatření

Pravidelná analýza rizik jako součást systému ReSC slouží k identifikaci potenciálních negativních dopadů na pracovníky u konkrétního dodavatele. Procesy analýzy rizik představují první krok systému ReSC. Analýza se provádí na základě obchodních modelů dodavatelů a zohledňuje interní a externí údaje o lidskoprávních a environmentálních rizicích. Na základě posouzení těchto rizik je každému dodavateli přiřazeno nízké, střední nebo vysoké riziko udržitelnosti. Daný ukazatel slouží jako vodítko pro posouzení míry, do jaké mohou identifikované negativní dopady na pracovníky u příslušného dodavatele nastat. U dodavatelů s nízkým rizikem udržitelnosti je rovněž použito hodnocení rizika země. Pokud má výrobní závod dodavatele zvýšené riziko země, je přeřazen do kategorie středního rizika. Na základě klasifikace rizika je dodavateli přidělen soubor opatření k prevenci a zmírnění zjištěných dopadů. Dodavatelé s vysokým stupněm rizika například procházejí procesem S-Ratingu, zatímco dodavatelé se střední nebo vyšší rizikovou klasifikací jsou zařazeni do mediálního screeningu. Bez ohledu na hodnocení rizikovosti dodavatele se uplatňují další opatření, například stvrzení obeznámenosti s kodexem chování pro obchodní partnery a SCGM. Charakteristika opatření je uvedena níže.

Standardní opatření jako základ systému odpovědného fungování dodavatelského řetězce

Stvrzení obeznámenosti s kodexem chování pro obchodní partnery

Přímí dodavatelé musí vždy před podáním nabídky potvrdit, že se seznámili s požadavky na udržitelnost uvedenými v kodexu chování pro obchodní partnery. Tento souhlas musí aktualizovat po uplynutí dvanácti měsíců při podání nové nabídky. Kromě toho jsou ustanovení kodexu chování pro obchodní partnery vždy nedílnou součástí uzavírané smlouvy. Požadavky kodexu chování pro obchodní partnery chceme rozšířit i na další články dodavatelského řetězce, proto od našich dodavatelů požadujeme, aby příslušné požadavky postupovali i na své přímé obchodní partnery. V kodexu jsou zakotveny všechny podstatné otázky udržitelnosti týkající se pracovních podmínek, rovného zacházení a rovných příležitostí a ostatních práv souvisejících s prací pracovníků v hodnotovém řetězci. Pokud budou dodavatelé příslušné požadavky na udržitelnost dodržovat a předávat je relevantním obchodním partnerům, přispějí tak k jejich uplatňování v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce. Měly by se tak snížit potenciální negativní, resp. podpořit pozitivní dopady na pracovní podmínky, rovné zacházení a rovné příležitosti a ostatní práva související s prací pracovníků v hodnotovém řetězci.

Mechanismus řešení stížností v dodavatelském řetězci

Mechanismus řešení stížností v dodavatelském řetězci (SCGM) je průběžné opatření, které slouží ke zpracování stížností na porušení kodexu chování pro obchodní partnery ze strany přímých nebo nepřímých dodavatelů koncernu Volkswagen. V rámci SCGM jsou v závislosti na závažnosti a typu porušení stanovena nezbytná, pro jednotlivé případy vhodná opatření k odstranění zjištěných porušení. Cílem těchto opatření je vytvořit příležitost pro pracovníky v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce, kteří jsou postiženi skutečnými negativními dopady na pracovní podmínky nebo ostatní práva související s prací, a poskytnout jim nápravu. Účinnost mechanismu a nápravných opatření je monitorována. Další související informace viz „Procesy: Nápravná opatření a kanály pro podávání stížností".

Ve vykazovaném období bylo zpracováno 213 hlášení o porušení předpisů.

Do ukazatele počtu hlášení v mechanismu řešení stížností v dodavatelském řetězci jsou zahrnuta veškerá hlášení vytvořená v systému ve vykazovaném období. Věrohodnost hlášení nebyla v době tohoto procesního kroku ještě ověřena.

Screening médií

Koncernové oddělení pro udržitelnost nákupu pomocí softwarového nástroje průběžně prověřuje informace o relevantních dodavatelích[5] z médií s ohledem na míru souvisejících rizik. Pokud nástroj identifikuje náznaky možného porušení kodexu chování pro obchodní partnery ze strany dodavatelů v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce, jsou tyto náznaky přezkoumány a v případě potřeby zpracovány v SCGM. Ze screeningu médií mohou vyplynout potenciální porušení i v případě, že nedojde k přímému hlášení v systému pro oznamovatele nebo nejsou identifikována žádná zjištění pomocí auditu dodavatele. Tyto případy tak lze zpracovat v SCGM a eventuálně přijmout nápravná opatření. V roce 2024 bylo součástí mediálního screeningu přes 39 500 přímých dodavatelů. Jejich podíl na celkovém objemu zakázek ve vykazovaném období činil 89 %.

Ukazatel přímí dodavatelé v media screeningu vyjadřuje celkový počet všech přímých dodavatelů, kteří byli do mediálního screeningu ve vykazovaném období zahrnuti. Screening zahrnuje dodavatele, kteří jsou podle analýzy rizik klasifikováni jako vysoce nebo středně rizikoví. Podrobné související informace jsou uvedeny v části „Analýza rizik pro stanovení nezbytných a vhodných opatření". Ukazatel se měří pomocí IT nástroje od externího poskytovatele služeb. Podíl obratu přímých dodavatelů v mediálním screeningu na celkovém objemu nákupu udává procento celkového objemu nákupu připadajícího na přímé dodavatele zahrnuté do mediálního screeningu ve vykazovaném období.

Hodnocení udržitelnosti

Hodnocení udržitelnosti (S-Rating) je v koncernu Volkswagen zavedeným procesem od roku 2019. Tento standardizovaný koncernový nástroj umožňuje ověřit míru plnění požadavků udržitelnosti koncernu Volkswagen ze strany přímých dodavatelů s vysokým rizikem udržitelnosti a příslušnou velikostí podniku. Využívání hodnocení S-Rating má za cíl podpořit integraci odpovědných podnikových postupů u přímých dodavatelů, identifikovat potenciál pro zlepšení a motivovat dodavatele k dodržování požadavků na udržitelnost, aby byli způsobilí pro získávání zakázek. Cílem tohoto procesu je zmírnit potenciální a skutečné negativní dopady na pracovní podmínky pracovníků v dodavatelském řetězci nebo těmto dopadům předcházet.

S-Rating má tři stupně hodnocení: Dodavatelé s hodnocením A nebo B splňují požadavky koncernu Volkswagen v dostatečné míře, což znamená, že mají pozitivní hodnocení S-Rating a jsou způsobilí pro zakázky. Pokud dodavatel požadavky na dodržování standardů udržitelnosti nesplňuje (hodnocení C), není v zásadě způsobilý k uzavření smlouvy. To znamená, že dodavatelé jsou ke zlepšování výsledků v oblasti udržitelnosti přímo motivováni.

Ověřování hodnocení S-Rating, které zahrnuje jak audity založené na míře rizika, tak namátkové audity, probíhá před udělením nových zakázek prostřednictvím vícestupňového procesu. V úvahu jsou bráni dodavatelé, kteří jsou podle analýzy rizik, jež hodnotí oblasti životního prostředí, sociálních aspektů a bezúhonnosti, klasifikováni jako vysoce rizikoví. Podrobné související informace jsou uvedeny v části „Analýza rizik pro

[5] Relevance dodavatele pro zařazení do mediálního screeningu vyplývá z faktorů jako objem zakázek nebo rizikovost vyplývající z typu výrobku či služby.

stanovení nezbytných a vhodných opatření". Míra dodržování požadavků na udržitelnost v souladu s kodexem chování pro obchodní partnery je přezkoumávána pomocí různých nástrojů, jako je standardizovaný dotazník pro sebehodnocení (SAQ) a audity založené na posouzení rizik. SAQ je povinný pro všechny dodavatelské závody s deseti a více pracovníky v rámci S-Ratingu. Počet přímých dodavatelů, kteří v roce 2023 dotazník SAQ odeslali, činil 14 953, přičemž podíl nových dodavatelů[6] činil 26 %. Ve vykazovaném období 2024 vyplnilo SAQ 19 094 přímých dodavatelů. Podíl nových dodavatelů byl 20 %.

Dodavatelé mají možnost zlepšit své skóre SAQ poskytnutím dodatečných informací. V účetním období roku 2023 a 2024 tak učinilo 9 357, resp. 8 093 přímých dodavatelů.

Kromě toho je výkonnost dodavatelů v oblasti udržitelnosti posuzována na základě rizik prostřednictvím auditů. Pokud dodavatelé audit absolvují s výsledkem nižším než 100 %, obdrží opatření ke zlepšení. Je-li dosažené hodnocení nižší než 80 %, jsou opatření zaznamenána do akčního plánu, jehož provádění je s dodavatelem sjednáno a monitorováno. V závislosti na opatření musí dodavatel plán realizovat nejpozději do šesti měsíců. Pokud dodavatel získá hodnocení nižší než 60 %, následuje po provedení akčního plánu další audit. Zjištění auditu mají vliv na stupeň S-Ratingu a v důsledku toho mohou vést k udělení hodnocení C. Dodavatelé s hodnocením C přestávají být způsobilí pro získání zakázek. V účetním období 2023 a 2024 proběhlo v souvislosti s hodnocením S-Rating celkem 89, resp. 85 auditů. Ve vykazovaném období byla v souladu s tímto procesem v případě potřeby zahájena opatření na úrovni dodavatelů.

Cílem provádění nápravných opatření v souvislosti s audity S-Ratingu je zajistit nápravu pro ty, kteří jsou postiženi skutečnými negativními dopady na pracovní podmínky nebo na ostatní práva související s prací v hodnotovém řetězci. Vytváří se tak příležitost současně podporovat pozitivní dopady na pracovní podmínky, rovné zacházení a rovné příležitosti a ostatní práva související s prací pracovníků v hodnotovém řetězci tím, že je kontrolováno a v případě potřeby vyžadováno dodržování požadavků pramenících z auditu.

Ke konci vykazovaného období bylo dodavatelům vydáno celkem 14 709 hodnocení S-Rating. Z těchto dodavatelů disponuje 14 682 pozitivním hodnocením (A a B).[7] 28 dodavatelů získalo hodnocení C a v současné době nejsou způsobilí pro zadávání zakázek. Dodavatelé, kteří nesplňují požadavky na dodržování standardů udržitelnosti koncernu Volkswagen, rovněž nejsou způsobilí pro zadávání zakázek.

Ukazatel přímí dodavatelé s vyplněným SAQ udává počet přímých dodavatelů, od nichž byl dotazník získán a finálně vyhodnocen. Vyplněné dotazníky se berou v úvahu, pokud byly koncernu Volkswagen předloženy k rozvahovému dni ve vykazovaném období, bez ohledu na to, zda byly vyplněny ve vykazovaném období nebo v některém z předchozích účetních období. Podíl nových dodavatelů s dokončeným dotazníkem zahrnuje přímé dodavatele, kteří byli dle tohoto kritéria poprvé posuzováni ve vykazovaném období.

Zlepšení u dodavatelů na základě SAQ jako ukazatel udává počet přímých dodavatelů, kteří si ve vykazovaném období vylepšili skóre SAQ alespoň o jeden bod díky opakovanému vyplnění dotazníku.

Počet auditů provedených v rámci S-Ratingu udává absolutní počet všech auditů provedených ve vykazovaném období, které byly vyvolány procesem S-Ratingu.

Stávající S-Rating u přímých dodavatelů vyjadřuje absolutní počet přímých dodavatelů s příslušným hodnocením ve vykazovaném období. Z toho přímí dodavatelé s pozitivním S-Ratingem (hodnocení A a B) udává podíl dodavatelů, kteří získali hodnocení A nebo B. Ukazatel z toho přímí dodavatelé s hodnocením C pak zachycuje podíl přímých dodavatelů s hodnocením na stupni C.

[6] Přímí dodavatelé, kteří byli ve vykazovaném období hodnoceni poprvé.
[7] Změna metodiky: rozsah se od předchozího účetního období rozšířil na hodnocení B.

Školení o udržitelnosti pro zaměstnance nákupu

Průběžné a systematické školení zaměstnanců nákupu je ústřední součástí strategie koncernu Volkswagen a je nezbytné z hlediska zlepšení udržitelnosti u dodavatelů v předcházející části hodnotového řetězce. Pro všechny zaměstnance nákupu je téma udržitelnosti pevnou součástí kvalifikačního profilu. Definovaní zaměstnanci nákupu musí být proškoleni v příslušných postupech (např. S-Rating) nebo absolvovat úvodní školení o náležité péči v oblasti lidských práv. Zaměstnancům to má umožnit zavádět procesy, jejichž cílem je mimo jiné identifikovat potenciální negativní dopady na pracovní podmínky pracovníků dodavatelů a kontrolovat zmírňování těchto potenciálních dopadů u dodavatelů. V roce 2024 absolvovali zaměstnanci oddělení nákupu po celém světě celkem 5 129 školení na téma udržitelnosti.

Ukazatel účasti pracovníků nákupu na školeních na téma udržitelnosti udává absolutní počet nákupčích koncernu Volkswagen, kteří školení na téma udržitelnosti absolvovali v plném rozsahu.

Školení o udržitelnosti pro dodavatele

Abychom podpořili nepřetržitý rozvoj dodavatelů, zveme přímé dodavatele k účasti na školeních a workshopech na konkrétní témata na vybraných místech nebo online a nabízíme školení prostřednictvím internetu. Ve vykazovaném období bylo odpovídajícím způsobem proškoleno celkem 9 818 dodavatelů. Od roku 2021 je k dispozici také hloubkové školení o lidských právech pro dodavatele. Zahrnuje zákonem požadované aspekty, jako je školení o dětské práci, nucené práci nebo diskriminaci. Od roku 2023 je toto školení systematicky zaváděno především pro přímé dodavatele s vysokým rizikem týkajícím se udržitelnosti. Odpovídající aktivity byly dále rozvinuty v účetním období 2024. Kromě školení poskytuje koncern Volkswagen současným dodavatelům e-learningový modul o udržitelnosti v osmi jazycích. Školení umožňují dodavatelům rozvíjet příslušné odborné znalosti, aby mohli identifikovat, předcházet, snižovat nebo se vyhnout potenciálním negativním dopadům na pracovní podmínky vlastních zaměstnanců.

Ukazatel přímí dodavatelé, kteří absolvovali školení o udržitelnosti udává absolutní počet dodavatelů, kteří se ve vykazovaném období školení o udržitelnosti zúčastnili. Pokud se dodavatel ve vykazovaném období zúčastnil internetového školení nebo školení v místě dodavatele a absolvoval alespoň 50 % času školení, je při výpočtu hodnoty ukazatele zohledněn. Započítávají se školení absolvovaná stávajícími i potenciálními přímými dodavateli.

Hloubková opatření jako další prvky systému odpovědného fungování dodavatelského řetězce

Systém zaměřený na lidská práva

V rámci udržitelného řízení dodavatelů se koncern Volkswagen zabývá také ochranou skupin osob, které mohou být zasaženy negativními dopady v rámci předcházejícího a navazujícího dodavatelského řetězce. Abychom v této souvislosti dosáhli většího účinku, zavedli jsme systém zaměřený na lidská práva (HRFS). Pomocí HRFS identifikujeme témata, jež mohou být spojena s riziky v oblasti lidských práv a životního prostředí. Tato témata vyžadují hlubší analýzu a jsou zpracovávána průběžně. Nástroje a opatření zavedená v rámci HRFS mají za cíl minimalizovat a zastavit identifikované negativní dopady na pracovníky v hodnotovém řetězci. Kromě toho je cílem podporovat pozitivní dopady na tyto pracovníky. Opatření jsou podrobněji popsána níže.

V rámci HRFS byly v roce 2024 provedeny hloubkové audity sociálních standardů s cílem důkladněji prozkoumat příslušná témata. Tyto audity založené na rizicích a namátkové audity byly zaměřeny především na pracovní práva pracovníků přímých dodavatelů. Relevantnost dodavatele z hlediska provedení auditu byla určena v roce 2022 externím poskytovatelem na základě analýzy rizik a identifikace zvýšených rizik v oblasti lidských práv. Abychom posílili sociální udržitelnost přímých dodavatelů, navázali jsme v pilotní fázi zadávání nových zakázek na výsledky těchto auditů. Pokud jsou během auditu na místě zjištěna rizika nebo porušení aspektů udržitelnosti, je dodavatel povinen vypracovat akční plán a poskytnout auditorovi důkazy o provedených opatřeních. Ve vykazovaném období byl tento přístup odpovídajícím způsobem zaveden a následně bylo zahájeno provádění akčních plánů. Audity sociálních standardů jsou tak využívány jako nástroj k zajištění nápravy u subjektů, které jsou postiženy skutečnými negativními dopady na pracovní podmínky nebo ostatní práva související s prací. Zároveň je cílem podpořit pozitivní dopady na pracovní podmínky, rovné zacházení a rovné příležitosti (rovnost žen a mužů a stejná odměna za práci stejné hodnoty a opatření proti násilí

a obtěžování na pracovišti) a ostatní práva související s prací pracovníků v hodnotovém řetězci, a to prostřednictvím kontroly dodržování požadavků na dodavatele v této oblasti a případného zlepšení situace.
V rámci auditů sociálních standardů bylo zjištěno, že nadměrné přesčasy jsou častým a rozšířeným jevem, zejména na čínském nákupním trhu. Kromě eliminace rizik a porušení zařazených do akčního plánu auditu si koncern Volkswagen stanovil za cíl toto téma strukturovaně prověřit a vypracovat vhodná opatření ke zmírnění zjištěných negativních dopadů. V této souvislosti se koncern zapojuje do meziodvětvového dialogu NAP o otázkách relevantních z hlediska automobilového průmyslu. Vzhledem k tomu, že srovnatelné dopady ve svém hodnotovém řetězci identifikovaly i další podniky podnikající v automobilovém sektoru, je nasnadě potřeba společného postupu. Díky výstupům meziodvětvového dialogu tak například byla v roce 2024 založena pracovní skupina, jejímž cílem je snížit objem přesčasů v Číně. Na základě rozhovorů s různými zájmovými skupinami, mimo jiné místními nevládními organizacemi, jakož i analýzy zákonných předpisů, se v současné době připravují pokyny pro podniky, jak přesčasy omezit v dodavatelských podnicích. Cílem této spolupráce a budoucího využití vypracovaných pokynů je snížit negativní dopady na pracovní podmínky pracovníků v hodnotovém řetězci. Pokyny by měly být dopracovány v roce 2025 a následně zohledněny při zadávání zakázek koncernu Volkswagen.

Abychom identifikovali další relevantní problémy spojené s lidskoprávními a environmentálními riziky, vyžadující hlubší analýzu, vyhodnocujeme souhrnné interní údaje z SCGM a auditů spolu s externími údaji ze studií a od nevládních organizací. Tuto analýzu plánujeme provádět přibližně každé dva až tři roky. V roce 2023 jsme touto metodou identifikovali tři témata, na která se zaměřujeme: nucená práce, mzdy pokrývající životní náklady a řízení dodavatelů. Uvedená témata řešíme ve spolupráci se značkami Audi a MAN a Porsche AG.

V dalším kroku byly strukturovaně analyzovány příčiny příslušných problémů s cílem vypracovat a zavést vhodná opatření. K tomuto účelu byl vytvořen odpovídající soubor nástrojů, který má pracovní skupině pro HRFS poskytnout vodítko, jaký typ opatření může být vhodný a přiměřený, pakliže relevantní opatření nevyplynou přímo z analýzy daného tématu. Základní přístup k řešení dotčených témat vždy začíná strukturovaným šetřením příčin, aby bylo možné stanovit a následně implementovat odpovídající opatření. K řešení jednotlivých témat přistupujeme následovně:

Nucená práce: Interní pracovní skupina byla pověřena vytvořením vhodných preventivních a nápravných opatření týkajících se nucené práce, zejména v předcházejících částech hodnotového řetězce. V roce 2024 byly za tímto účelem analyzovány různé iniciativy zahrnující vícero zúčastněných stran, s cílem najít vhodné partnery pro vývoj a realizaci takových opatření. V této souvislosti se koncern Volkswagen rozhodl stát se členem Aliance pro odpovědné podnikání (RBA). K potlačování nucené práci nabízí RBA řadu nástrojů, včetně mapování s podporou IT pro komplexní analýzu rizik, iniciativy se zaměřením na práva pracovníků a boj proti nucené práci, jakož i cílené školicí moduly pro dodavatele. Dle současného plánu by měly být nástroje iniciativy od roku 2025 implementovány do nákupních procesů koncernu Volkswagen. Zavedení nástrojů a opatření proti nucené práci, které má RBA zpřístupnit, a realizace opatření ke zlepšení vlastních procesů zadávání zakázek a hloubkové kontroly by měly vytvořit příležitost k zajištění nápravy pro pracovníky v hodnotovém řetězci, kteří budou v budoucnu nucenou prací postiženi.

Mzda pokrývající životní náklady: Kodex chování pro obchodní partnery požaduje, aby dodavatelé vypláceli svým pracovníkům přiměřené mzdy. Přiměřená mzda je alespoň minimální mzda stanovená platnými právními předpisy a jinak je určena právními předpisy místa výkonu práce. Tato mzda by měla pokud možno pokrývat základní potřeby pracovníků a umožňovat důstojnou životní úroveň pracovníků a jejich rodin. Jedná se o přiměřenou stravu, oblečení a ubytování, jakož i průběžné zlepšování životních podmínek. V roce 2024 vypracovala interní pracovní skupina metodu výpočtu mzdy pokrývající životní náklady pro přímé dodavatele v rámci koncernu. Byla rovněž provedena analýza s cílem identifikovat rizika specifická pro dané odvětví či zemi, která zavedení mzdy pokrývající životní náklady brání. Závěry analýzy mají být postupně začleněny do standardních procesů nákupu prostřednictvím vhodných opatření. Jedním z příkladů je výpočet mzdy pokrývající životní náklady jako minimální mzdy od roku 2024. Mají se tak minimalizovat potenciální negativní dopady na pracovní podmínky pracovníků přímých dodavatelů, jelikož dodavatel má vyplácet odpovídající mzdy.

Řízení dodavatelů: V roce 2023 byla v rámci interní pracovní skupiny provedena interní analýza, jejímž cílem bylo určit, ve kterých odvětvích hrozí obzvláště velké riziko, že požadavky koncernu Volkswagen na udržitelnost

nebudou účinně a komplexně uplatňovány dále v dodavatelském řetězci. Za vysoce rizikové odvětví bylo označeno odvětví logistiky. Uvedená pracovní skupina se proto stále více zaměřuje na pracovní podmínky v odvětví logistiky a hodlá toto téma rozvíjet prostřednictvím zapojení zúčastněných stran v rámci přípravy kulatého stolu meziodvětvového dialogu NAP týkajícího se automobilového průmyslu.

V rámci pracovní skupiny zaměřené na zlepšení pracovních podmínek v logistice, která vznikla v roce 2024, probíhá několikrát ročně výměna informací s cílem identifikovat vhodná preventivní a nápravná opatření v logistickém odvětví. Záměrem je vypracovat opatření ke zlepšení vlastních mechanismů pro řešení stížností a přezkoumat uplatňované procesy náležité péče. Pravidelná spolupráce je plánována do začátku roku 2025. Následně by měla proběhnout diskuze o realizaci opatření. Cílem této spolupráce a provádění opatření ke zlepšení vlastních postupů náležité péče je minimalizovat potenciální negativní dopady na pracovní podmínky pracovníků v hodnotovém řetězci. Po kulatém stole v lednu 2025 bude rozhodnuto, která z vypracovaných opatření budou začleněna do procesů nákupu.

Systém řízení náležité péče o suroviny

Pokud jde o odpovědné získávání surovin, koncern Volkswagen průběžně realizuje pětici kroků obsažených v pokynech OECD k náležité péči pro odpovědné chování podniku a požadavky pokynů OECD k náležité péči pro odpovědné dodavatelské řetězce nerostných surovin z oblastí postižených konfliktem a vysoce rizikových oblastí. V roce 2020 jsme na základě pokynů OECD zavedli systém řízení náležité péče o suroviny (RMDDMS). Slouží k identifikaci, hodnocení a předcházení skutečným a potenciálním rizikům v oblasti lidských práv v předcházejících dodavatelských řetězcích surovin a k vypracování a provádění zmírňujících opatření. Celkem se systém řízení v současné době vztahuje na 18 surovin. Patří mezi ně suroviny pro výrobu baterií, jako je kobalt, lithium, nikl a grafit, konfliktní suroviny, tj. cín, wolfram, tantal a zlato (3TG), dále hliník, měď, kůže, slída, ocel, přírodní kaučuk, skupina platinových kovů, vzácné zeminy, bavlna a hořčík. Pomocí tohoto přístupu založeného na rizicích koncern Volkswagen určuje priority svých činností dle závažnosti a pravděpodobnosti výskytu příslušných rizik udržitelnosti a schopnosti společnosti je ovlivnit. Zároveň zohledňujeme, že rizika udržitelnosti se mohou u jednotlivých surovin lišit. Systematicky také využíváme naši koncernovou strukturu k vypracování a realizaci konkrétních preventivních a zmírňujících opatření, jejichž účinnost kontrolujeme. K výběru vhodných opatření slouží příslušné soubory nástrojů. V závislosti na předchozí analýze příčiny negativního dopadu jsou vybrána odpovídající opatření, nebo jsou v případě potřeby vypracována další. Byly vyvinuty nové sestavy zpráv a sady nástrojů, přičemž stávající nástroje, například SCGM, byly integrovány do systému řízení. Podle výsledků postupu náležité péče jsou opatření průběžně upravována a zlepšována. Snahou je identifikovat a zmírnit potenciální negativní dopady na pracovní podmínky pracovníků v hodnotovém řetězci, zejména u nepřímých dodavatelů, nebo těmto dopadům předcházet.

V roce 2024 byly audity důležitým nástrojem RMDDMS při posuzování rizik v předcházejících dodavatelských řetězcích a určování vhodných opatření. Vzhledem ke složitosti a velkému počtu dodavatelů, zejména v dodavatelském řetězci baterií, provádí koncern Volkswagen různé typy auditů založených na rizicích a ad hoc auditů zaměřených na kontrolu dodavatelů, co se udržitelnosti týče. Audity na místě se provádějí u přímých i nepřímých dodavatelů a mohou odhalit jak nedostatky dodavatelů ohledně udržitelnosti, tak negativní dopady na pracovníky na daných pracovištích. Přímí dodavatelé musí odstranit nedostatky a snížit negativní dopady, a to i v případě, že jsou audity prováděny u nepřímých dodavatelů. Všechny audity u přímých dodavatelů prováděné jménem koncernu Volkswagen jsou doprovázeny akčním plánem. Účinnost zavedených opatření přezkoumává auditor při opakovaných auditech (v rámci ověření ověření nebo dalšího auditu na místě). Program auditu je založen na rizicích a pokrývá předcházející část hodnotového řetězce, od dodavatele baterií až po těžební závody. Kritéria auditu vycházejí ze směrnice OECD pro nadnárodní podniky. Audit ověřuje, zda dodavatel zavedl příslušný systém řízení za účelem identifikace, prevence nebo zmírnění negativních dopadů na pracovníky. Ve vykazovaném období byl tento přístup zaveden do praxe a v případě potřeby byla na úrovni dodavatele iniciována odpovídající opatření. Proces nápravy v rámci těchto auditů má zajistit možnost nápravy subjektům postiženým skutečnými negativními dopady na pracovní podmínky (pracovní doba a ochrana zdraví) nebo na ostatní práva související s prací (dětská práce, nucená práce, přístup k vodě a hygiena). Současně má podpořit

pozitivní dopady na pracovníky v hodnotovém řetězci, dochází-li k přezkumu a případně zlepšení výkonnosti dodavatelů v oblasti udržitelnosti.

Při auditech surovin využívá koncern Volkswagen mimo jiné auditorský standard vyvinutý iniciativou pro zajištění odpovědné těžby (IRMA). Umožňuje nezávislou kontrolu těžebních dolů s ohledem na ochranu lidských práv, včetně opatření na ochranu zdraví, bezpečnosti práce a ochrany životního prostředí. Při vývoji auditorského standardu byly veřejně konzultovány zúčastněné strany (např. nevládní organizace a zástupci odborů).

V rámci RMDDMS se koncern Volkswagen rovněž zapojuje do různých iniciativ a projektů na místě – jak mezioborových, tak týkajících se konkrétních surovin – s cílem dosáhnout potenciálních i skutečných pozitivních dopadů na pracovníky hodnotového řetězce.

Iniciativa udržitelného získávání kobaltu (Cobalt for Development): V rámci tohoto projektu v Demokratické republice Kongo spolupracuje koncern Volkswagen s projektovými partnery na zlepšení pracovních a životních podmínek lidí při drobné těžbě kobaltu a v obcích sousedících s doly. Cílem spolupráce v pilotním projektu, který je v současné době otevřený, je posílit dodržování zákonů a zlepšit zdravotní a bezpečnostní podmínky, jakož i sociální blaho místních obyvatel. Pozitivní dopad na pracovní podmínky horníků má být podpořen mimo jiné tím, že těmto pracovníkům bude poskytnuto školení v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví, jakož i ochranné pracovní oblečení.

Projekt CASCADE: Od roku 2021 je společnost Porsche AG zodpovědná za koordinaci a realizaci projektu CASCADE, jehož cílem je vytvořit kapacity v provincii Jambi v centrální Sumatře (Indonésie) v rámci RMDDMS, přičemž tento projekt iniciovala ve spolupráci s globálním výrobcem pneumatik Michelin. Program, který byl původně nastaven na čtyři roky, zahrnuje školení pro více než 1 000 místních drobných zemědělců, kterým má pomoci zlepšit jejich živobytí zdokonalením pěstitelských postupů, což jim umožní zvýšit výnosy a příjmy. Má dojít k podpoře pozitivních dopadů na tyto pracovníky tím, že budou moct získat příjem, který jim umožní pokrýt jejich základní potřeby a financovat přiměřené živobytí.

Iniciativa za odpovědné získávání slídy (Responsible Mica Initiative, RMI): V roce 2020 se společnost Porsche AG jménem koncernu Volkswagen připojila k iniciativě RMI, která je iniciativou vícero zúčastněných stran, jejímž cílem je podporovat transparentnost a lepší pracovní podmínky při těžbě a zpracování slídy v Indii a na Madagaskaru. Zejména se zasazuje o posílení postavení lidí v místních vesnicích s cílem odstranit dětskou práci a zlepšit jejich živobytí v rámci legálního a zákonného dodavatelského řetězce slídy. Za tímto účelem byly ve vykazovaném období 2024 vytvořeny alternativní zdroje příjmů pro rodiče, aby jejich děti již nemusely pracovat (například z keramiky). Současně iniciativa financovala výstavbu škol a zajištění učitelů. Kromě toho byly komunity napojeny na projekty financované indickou vládou, které mohou doplnit příjmy místních rodin. Identifikace alternativních zdrojů příjmů k financování obživy bez využívání dětské práce by měla mít pozitivní dopad na postižené skupiny obyvatel. Spolupráce v rámci RMI má pokračovat.

Ve vykazovaném období 2024 byly podniknuty kroky k přizpůsobení RMDDMS vyvíjejícím se regulačním požadavkům, mj. nařízení EU o bateriích (EUBR) a nařízení EU o odlesňování (EUDR). V této souvislosti interní pracovní skupiny analyzovaly právní požadavky s cílem vypracovat zásady pro další rozvoj systému náležité péče. Byly rovněž upraveny interní postupy a systémy dokumentace opatření a upřesněny cíle systému řízení. Stávající klíčové ukazatele výkonnosti pro prioritní suroviny byly přezkoumány a v případě potřeby upraveny. Byly rovněž vypracovány nové ukazatele pro ostatní suroviny.

Testování účinnosti opatření

Účinnost standardních opatření systému ReSC je jednou ročně přezkoumávána pomocí metodiky vstupů, výstupů a výsledků.[8] V rámci možností byl pro každou kategorii měření standardních opatření definován jeden nebo více ukazatelů měření. Tyto jsou shromažďovány a dokumentovány.

V rámci hloubkových opatření systému ReSC jsou zavedeny další mechanismy pro přezkum účinnosti opatření. Cílem systému HRFS i RMDDMA je, aby bylo opatření považováno za účinné, pokud může také skutečně zlepšit situaci lidí, chránit životní prostředí nebo k dosažení těchto cílů přispět.

Měření účinnosti daných opatření je základní součástí HRFS. Opatření je účinné, pokud může také skutečně zlepšit situaci lidí nebo ochranu životního prostředí nebo k těmto cílům přispět. Rovněž je hodnoceno jako účinné, pakliže snižuje riziko a příspěvek koncernu Volkswagen k dané problematice. Rozhodující je cíl opatření. Časový plán a ukazatele pro test účinnosti musí být vypracovány konkrétně pro každé opatření. Také pro RMDDMS musí být harmonogram a ukazatele úspěšnosti pro každé opatření vypracovány a sledovány již ve fázi výběru opatření. Výsledky testu účinnosti lze v následujícím roce zahrnout do analýzy rizik týkající se 18 surovin.

V případě opatření, která jdou nad rámec standardních a hloubkových opatření a jsou stanovena konkrétně pro dodavatele v rámci auditu dodavatele nebo SCGM a jsou dodavatelem realizována, je provádění a účinnost konkrétního opatření kontrolována auditorem či zpracovatelem případu v SCGM. Děje se tak například při ověřování nebo opakovaném auditu na místě.

[8] U každého standardního opatření v rámci řetězce dopadů se tedy zkoumají použité zdroje, kvantifikovatelné kroky, jejichž prostřednictvím má plnění dopad, účinek plnění a pokud možno i to, zda je v jeho důsledku rozpoznatelná změna u cílové skupiny.

CÍLE: ŘÍZENÍ VÝZNAMNÝCH NEGATIVNÍCH DOPADŮ, PROSAZOVÁNÍ POZITIVNÍCH DOPADŮ A ŘÍZENÍ VÝZNAMNÝCH RIZIK

Cílem systému ReSC je eliminovat nebo minimalizovat potenciální a skutečné negativní dopady na pracovníky v dodavatelském řetězci koncernu Volkswagen. Procesy této politiky by také měly pomoci ukončit porušování pravidel a neustále zlepšovat výkonnost dodavatelů v oblasti udržitelnosti. Opatření systému ReSC navíc přímo slouží k realizaci koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+*, jejímž cílem je odpovědné strukturování dodavatelského řetězce, minimalizace negativních dopadů a pozitivní přínos pro všechny obchodní partnery.

Abychom pokrok v provádění strategie v souvislosti s politikou řízení mohli měřit, stanovili jsme si relativní cíl, aby do roku 2040 mělo z hlediska tržeb více než 95 % našich přímých dodavatelů[9] pozitivní hodnocení S-Rating (tj. A nebo B). Jako průběžný cíl si klademe dosažení 85 % v roce 2025.

Pozitivní S-Rating má ukázat, že přímý dodavatel splňuje minimální kritéria a je schopen zmírnit nebo eliminovat potenciální negativní dopady na pracovní podmínky svých zaměstnanců a eliminovat skutečné negativní dopady na pracovní podmínky a ostatní práva související s prací. Kromě toho má implementace minimálních standardů podpořit pozitivní dopady na pracovní podmínky, rovné zacházení a rovné příležitosti a ostatní práva související s prací.

Jako základ pro stanovení cíle se používá metodika popsaná v hodnocení S-Ratingu, přičemž míra plnění požadavků udržitelnosti ze strany dodavatelů se vypočítává prostřednictvím vícestupňového procesu. Tento proces zahrnuje úvodní analýzu rizik, standardizovaný dotazník pro sebehodnocení (SAQ verze 5.0) a audity dodavatelů založené na posouzení rizik. Při určování rizikovosti dodavatele se s pomocí specializovaného poskytovatele služeb provádí také posouzení rizikovosti příslušné země, aby byly zohledněny místní podmínky, v nichž mohou dopady nastat.

Při tvorbě strategie byl cíl pro podíl dodavatelů s pozitivním S-Ratingem formulován meziodvětvovou pracovní skupinou. Pracovníci v hodnotovém řetězci nejsou přímo ani nepřímo prostřednictvím svých zástupců zapojeni do formulace cílů, jejich sledování ani do identifikace zjištění či příležitostí ke zlepšení. Od stanovení cíle nedošlo k žádným změnám samotného cíle ani metodiky, z níž vychází.

Plnění cíle je průběžně přezkoumáváno a monitorováno pomocí koncernového programu TOP 10. V roce 2023 odpovídal podíl tržeb realizovaných přímými dodavateli s pozitivním S-Ratingem (hodnocení A a B) 79 % celkového objemu zakázek. Ve vykazovaném období 2024 činil podíl tržeb 83 % celkového objemu. Dosavadní pokrok v plnění cíle byl v souladu s původním plánem. Součástí sledování stavu koncernové programu TOP 10 je také analýza trendů a významných změn s ohledem na dosažení cíle. Nebyly zjištěny žádné významné odchylky v plnění cílů oproti plánu.

[9] Zohledněni jsou relevantní dodavatelé koncernu Volkswagen. Relevance dodavatele pro S-Rating vyplývá z faktorů, jako je velikost společnosti nebo rizikovost daná typem výrobků nebo služeb.

Korporátní občanství

Společnost je součástí koncernu Volkswagen a koncern je součástí společnosti. Jako globální hráč se zavazujeme ke společenské odpovědnosti.

VÝZNAMNÉ DOPADY A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Dopad na společnost

Z posouzení významnosti vyplynul skutečný a potenciální pozitivní dopad na dotčené komunity z projektů koncernu týkajících se korporátního občanství. Projekty korporátního občanství mohou mít skutečný a potenciální pozitivní dopad na dotčené komunity prostřednictvím podpory vzdělávání, zdraví, sociální participace a udržitelné infrastruktury, neboť mají zlepšit kvalitu jejich života a vytvořit příležitosti pro dlouhodobý rozvoj.

Jako globálně působící společnost a odpovědný zastánce korporátního občanství se koncern Volkswagen snaží být ekonomickou hnací silou, která přispívá ke strukturálnímu rozvoji a rovným příležitostem na místní úrovni. Přebírání společenské odpovědnosti bylo vždy součástí našeho sebepojetí.

V rámci koncernu Volkswagen je korporátní občanství přiřazeno k nové tematické oblasti společenského dopadu. Společenským dopadem se rozumí celkový dopad vlastních aktivit a iniciativ koncernu na společnost, včetně hospodářských, sociálních a environmentálních otázek. Korporátní občanství je klíčovým prvkem společenské angažovanosti koncernu Volkswagen a zahrnuje filantropické aktivity a financování ekologických, vzdělávacích a sociálních projektů na mnoha místech světa. Hlavní body vycházejí z koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+*, v jejímž rámci jsou realizovány a vykazovány konkrétní projekty, které mají přímý pozitivní dopad na životní prostředí, zaměstnance a externí pracovníky nebo společnost. Následující kapitola se zabývá celou škálou témat společenského dopadu, přičemž klíčovým, nikoli však jediným zaměřením je korporátní občanství.

Filantropické aktivity jsou realizovány v závodech koncernu Volkswagen. Komunity zahrnují jednotlivce nebo skupiny, které žijí a pracují v okolí provozoven koncernu Volkswagen a které jsou nebo by mohly být ovlivněny činností společnosti. Patří sem také komunity, jejichž životní podmínky jsou pozitivně ovlivněny projekty či investicemi. Ve výrobních závodech koncernu například probíhají komunitní projekty. Mělo by tomu tak být i v budoucnu a nadále by tak měly pozitivně ovlivňovat životní prostředí a společnost. Doba trvání potenciálního dopadu je klasifikována jako střednědobá.

Vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem

Dopady zjištěné v rámci posouzení významnosti mají vliv na obchodní model, strategii a hodnotový řetězec koncernu. Téma společenského dopadu je v iniciativě *regenerate+* zakotveno na zastřešující úrovni v dimenzi společnost. Ve vykazovaném období 2024 byla pozornost zaměřena na vypracování zastřešující strategie společenského dopadu.

Koncern Volkswagen reaguje na vliv svých významných dopadů na vlastní obchodní model, strategii a hodnotový řetězec v oblasti korporátního občanství realizací souvisejících globálních opatření, zřízením fondu pro udržitelný dopad a poskytováním darů v rámci celého koncernu. Cílem těchto činností je udržet a posílit pozitivní dopad.

V důsledku vlivu na strategii jsou rovněž realizována různá opatření týkající se sociálního dopadu. Značky a místní jednotky realizují globální projekty korporátního občanství a jsou poskytovány dary na sociální, filantropické, kulturní a vzdělávací účely. V roce 2025 bude poprvé využit fond pro udržitelný dopad, který byl zatím pouze spuštěn.

Podrobný popis všech opatření týkajících se korporátního občanství je uveden v části „Opatření: Společenský dopad a korporátní občanství".

POLITIKY: SPOLEČENSKÝ DOPAD A KORPORÁTNÍ OBČANSTVÍ

Koncern Volkswagen zaměstnává více než 670 000 lidí ve 35 zemích Evropy a 37 zemích Severní a Jižní Ameriky, Asie, Austrálie a Afriky. Celosvětově provozuje 114 výrobních závodů. Na všech těchto místech přebírá koncern odpovědnost za zaměstnance i externí pracovníky a jejich rodiny, ale také za sociální a ekonomický rozvoj v daných loékalitách. Koncern Volkswagen řeší pozitivní dopady svých podnikatelských aktivit na společnost pomocí vzájemně propojených strategií a koncernových politik. Příslušné strategie jsou stanoveny v politikách koncernu.

Specifická politika pro oblast společenských dopadů se v současné době stále připravuje. Následující část nicméně vysvětluje, které strategie a politiky řízení se již zabývají dílčími tématy společenské odpovědnosti koncernu Volkswagen.

Začlenění společenského dopadu

V rámci vykazovaného období bylo zahájeno strategické směřování oblasti společenského dopadu v rámci strategie *regenerate+*, která zahrnuje činnosti týkající se korporátního občanství. Zpočátku byl kladen důraz na vypracování zastřešující strategie společenského dopadu.

V minulosti byly iniciativy týkající se společenské odpovědnosti podniků (čtvrtá cílová oblast s dimenzí dopadu „My@Volkswagen a svět kolem nás") prezentovány v rámci koncernové strategie lidských zdrojů, která je základním kamenem pro strategické rozšíření a její zakotvení v *regenerate+* (dimenze společnost, oblast zaměření společenský dopad).

Volkswagen sleduje prostřednictvím *regenerate+* nejen cíl být společensky odpovědným zaměstnavatelem, ale také naplňovat svou společenskou odpovědnost. Jako aktivní partner ve společnosti se koncern snaží odpovědně spolupracovat s místními i mezinárodními organizacemi v duchu partnerství, odpovědnosti a důvěry. Cílem je využívat zdroje a odborné znalosti pro veřejné blaho, a to prostřednictvím opatření, která podporují spravedlivou, inkluzivní a otevřenou společnost a přispívají ke zdravým a neporušeným přírodním ekosystémům. Zároveň by všechny komunity měly mít stejné možnosti podílet se na perspektivní ekonomice a využívat výhod systémů udržitelné mobility.

Kromě vyvození strategických závěrů a celkového uchopení stavu byl vytvořen nový rámec sestávající ze tří dílčích témat, který má potenciální vliv na společenský dopad koncernu Volkswagen.

Rámec a opatření se skládají z následujících témat:

- Globální aktivity v oblasti korporátního občanství
- Fond pro udržitelný dopad
- Poskytování darů na úrovni koncernu

Prostřednictvím udržitelnosti je vytvářen společný rámec, který pokrývá společenskou angažovanost koncernu Volkswagen a usnadňuje opatření, jejichž cílem je prospívat společnosti a životnímu prostředí.

Podrobný popis iniciativy *regenerate+* je uveden v kapitole „Obecné informace" v části „Obchodní model, hodnotový řetězec a strategie".

Zásady řízení společenského dopadu

K realizaci zásad a oblastí zaměření zakotvených ve strategiích se používají politiky platné na úrovni celého koncernu. Politiky týkající se společenské odpovědnosti jsou popsány v následujících koncernových politikách. Tyto politiky se vztahují na všechny ovládané společnosti koncernu Volkswagen. Odpovědné oddělení kontroluje jejich aktuálnost nejméně jednou ročně a v případě potřeby je upravuje. Koncernové směrnice jsou pro osoby odpovědné za jejich provádění přístupné na intranetu.

Jak již bylo uvedeno, v současné době neexistuje žádná politika pro oblast zaměření společenský dopad. Bude však k dispozici ve střednědobém horizontu v rámci základních procesů řízení udržitelnosti a má zahrnovat i řízení významného pozitivního dopadu. Pro hlavní složky rámce jsou však níže uvedeny stávající politiky koncernu týkající se témat udržitelnosti, podávání zpráv o společenské odpovědnosti a dárcovství.

V rámci společenského dopadu je realizace a popis projektů korporátního občanství stanovena v politice koncernu. Tato koncernová politika řízení udržitelnosti v koncernu Volkswagen definuje různé základní procesy, jež mají umožnit efektivní řízení a podávání zpráv o udržitelnosti a přispívat ke zvyšování výkonnosti v oblasti udržitelnosti. Celkovou odpovědnost za řízení udržitelnosti nese předseda představenstva společnosti Volkswagen AG, zatímco implementaci směrnice a systému řízení na provozní úrovni zajišťuje koncernové oddělení pro udržitelnost. V rámci procesu podávání zpráv o udržitelnosti je také definována povinnost podávat zprávy o místní angažovanosti v podobě projektů korporátního občanství jednotlivými značkami a výrobními závody. Podrobný popis řízení udržitelnosti koncernu a souvisejících struktur, procesů a odpovědností je uveden v části „Obecné informace“ v kapitole „Řízení udržitelnosti“.

Jako součást společenského dopadu je poskytování darů a sponzorských příspěvků rovněž upraveno koncernovou směrnicí, jejímž cílem je zajistit, aby tyto činnosti probíhaly v souladu s platnými právními předpisy a standardy integrity společnosti. Za tímto účelem směrnice popisuje požadavky a základní procesy a postupy týkající se zahájení, přezkoumávání a schvalování darů a sponzorství s přihlédnutím k příslušným limitům oprávnění a odpovědnosti. Celkovou odpovědnost za dary, sponzoring a smlouvy s ambasadory značky nese předseda představenstva společnosti Volkswagen AG, zatímco implementaci politiky a systému řízení na provozní úrovni zajišťuje koncernové oddělení komunikace – řízení a události.

OPATŘENÍ: SPOLEČENSKÝ DOPAD A KORPORÁTNÍ OBČANSTVÍ

V pojetí koncernu Volkswagen se pod pojmem společenský dopad rozumí účinky, které mohou mít projekty nebo investice na společnost. Strategická práce na této oblasti zaměření byla zahájena teprve ve vykazovaném období, takže zatím není možné přijmout opatření k měření nebo kvantifikaci dopadů. Níže jsou však popsána opatření související s korporátním občanstvím, která mají pozitivní dopad na místní komunity a místní životní prostředí.

Globální aktivity korporátního občanství

Cílené a místní iniciativy v okolí výrobních závodů mají přispět k pozitivním změnám v širší společnosti ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. Tato opatření a projekty jsou realizovány v různých oblastech, jako je zdravotnictví, vzdělávání, životní prostředí, sociální spravedlnost a hospodářský rozvoj, a přispívají ke čtyřem dimenzím iniciativy *regenerate+*. Zahrnují širokou škálu aktivit od poskytování zdrojů až po realizaci programů a zavádění technologií koncernem Volkswagen nebo jeho jednotkami. Tyto projekty jsou řízeny na místní úrovni a jsou v kompetenci příslušných útvarů.

V roce 2024 začal koncern Volkswagen používat standardizovaný dotazník, který každoročně shromažďuje informace o projektech realizovaných jednotlivými značkami a regiony.[10] Shromažďují se tak informace o existujících projektech, jež byly realizovány v průběhu vykazovaného období. Ukazatel globálních aktivit korporátního občanství zohledňuje veškeré značky a regiony koncernu Volkswagen, které ve vykazovaném období realizovaly relevantní projekty a odpovídajícím způsobem je vykázaly.

Ve vykazovaném období vykázaly výrobní závody koncernu Volkswagen po celém světě přes 200 globálních projektů v rámci aktivit týkajících se místní angažovanosti. Přibližně 69 % projektů má potenciální pozitivní dopad na komunitu nebo region přímo v místě realizace, například Wolfsburg, Ingolstadt/Německo, Bologna/Itálie, Verona/Itálie, Aurangabad/Indie, Chattanooga/USA, Puebla/Mexiko, Guanajuato/Mexiko nebo Polkowice/Polsko. Kromě toho má přibližně 25 % projektů potenciální pozitivní dopad na národní úrovni (například v rámci Číny, Francie, Španělska nebo České republiky) a přibližně 4 % dokonce na mezinárodní úrovni.

Přes dvě stovky globálních projektů přispívá k jedné či vícero kategoriím dopadů iniciativy *regenerate+*. Jejich účelem je podpořit pozitivní dopady na společnost a životní prostředí. Výsledky se soustředí v kategoriích společenského dopadu Posilování místních komunit a odolnosti a Snižování chudoby a prosazování sociálních jistot. Kromě toho by projekty měly mít také pozitivní dopad na vlastní zaměstnance (mj. v oblastech vzdělávání a předávání znalostí, zdraví a odpovídající životní podmínky nebo rovnost žen a mužů a začleňování) a na přírodu (např. v kategoriích zdravé ekosystémy a biologická rozmanitost nebo zmírňování změny klimatu).

Fond pro udržitelný dopad

Ve vykazovaném období zřídil koncern Volkswagen fond pro udržitelný dopad, jehož cílem je dosáhnout pozitivních dopadů na místní komunity a místní životní prostředí podporou interních projektů podporujících environmentální, sociální a ekonomickou udržitelnost ve výrobních závodech. Fond pro udržitelný dopad může podporovat nejen pozitivní dopady na životní prostředí, jako je optimalizace spotřeby energie a vody, vyšší využívání energie z obnovitelných zdrojů, zateplování budov a udržitelná mobilita, ale také sociální výhody, jako jsou místní recyklační programy a partnerství s nevládními organizacemi. Uvedená opatření posilují sociální soudržnost a snižují sociální nerovnosti.

Fond pro udržitelný dopad bude uveden do provozu v roce 2025 a je určen k podpoře projektů a opatření koncernu Volkswagen, jež pomáhají dosahovat cílů koncernu v oblasti udržitelnosti. Projekt nebo opatření se musí týkat jedné ze čtyř následujících dimenzí: příroda, naši lide, společnost a podnikání. To znamená, že od roku 2025 bude možné na základě podpořených projektů podrobněji odvodit přesný výsledek.

Poskytování darů na úrovni koncernu

Dary představují dobrovolný příspěvek na vědecké, charitativní, kulturní, politické nebo náboženské účely bez protiplnění ze strany příjemce. Mohou posilovat příznivé účinky, například při řešení sociálních problémů, jako reakce na humanitární krize nebo při snižování negativních dopadů na životní prostředí a posilování odolnosti komunit. Ukazatel o poskytování darů na úrovni koncernu zahrnuje všechny koncernové společnosti, které podléhají povinnému vykazování a ve vykazovaném období dary poskytly. Částky darů jsou vykazovány centrálně prostřednictvím finančního nástroje v souladu s politikou koncernu.

[10] Metodika zaznamenávání globálních projektů byla v minulých letech upravena. Ve vykazovaném období 2024 byl vypracován standardizovaný dotazník, který přímo odkazuje na koncernovou strategii udržitelnosti a rozsah projektu, jakož i použité vstupy a dosažené výstupy. Vedle předem definovaných metrik zde lze uvést ukazatele specifické pro daný projekt. Kromě toho odpovědná osoba provádí také přiřazení k cílům udržitelného rozvoje (SDGs) a subjektivní hodnocení dopadu projektu.

V roce 2024 poskytl koncern Volkswagen dary v celkové hodnotě 61,37 mil. €[11], což zahrnuje i význačné schválené dary humanitární pomoci, které byly poskytnuty napřímo. Dary jsou poskytovány každoročně. V roce 2023, tedy před změnou rozsahu, věnovala společnost Volkswagen AG na projekty tohoto druhu celkem 27,69 mil. €.

CÍLE: SPOLEČENSKÝ DOPAD A KORPORÁTNÍ OBČANSTVÍ

Cíle v oblasti společenského dopadu budou v budoucnu rozvíjeny na základě koncernové strategie udržitelnosti. Strategii společenského dopadu jako součást koncernové strategie udržitelnosti schválilo představenstvo koncernu prostřednictvím odborníků z oddělení koncernové udržitelnosti za účasti zástupců dalších oddělení koncernu a odborných oddělení a oddělení udržitelnosti jednotlivých značek.

V současné době neexistují žádné cíle týkající se řízení, pokud jde o oblast společenského dopadu, včetně podřazených globálních aktivit korporátního občanství a darů poskytovaných na úrovni koncernu. Pro fond pro udržitelný dopad byly vypracovány odstupňované cíle. Koncern Volkswagen hodlá prostřednictvím tohoto fondu do roku 2029 každoročně rozdělit až 20 mil. €. V roce 2025 má být na podporu udržitelného rozvoje ve všech dimenzích strategie *regenerate+* vyčleněno až 5 mil. €.

Stanovení těchto strategických (průběžných) cílů a jejich další rozvoj směrem k měření dopadu, a tedy účinnosti politik a opatření ve vztahu k významným dopadům souvisejícím s udržitelností, se plánuje ve střednědobém časovém horizontu.

[11] Pokud jde o výši darů, je do částky nově zahrnován celý koncern, což znamená, že se nyní počítá centrálně na základě finančních údajů sdělených jednotlivými konsolidovanými společnostmi.

Zákazníci

Ochrana účastníků silničního provozu a bezpečnost našich zákazníků jsou v centru pozornosti koncernu Volkswagen.

VÝZNAMNÉ DOPADY A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Dopady na osobní bezpečnost zákazníků

Při posuzování významnosti identifikoval koncern Volkswagen skutečné a potenciální pozitivní dopady v navazující části hodnotového řetězce v oblasti osobní bezpečnosti zákazníků, a to i v souvislosti s ochranou zdraví ve vozidlech. V následujícím textu je pojem „zákazníci" používán jako souhrnný pojem pro spotřebitele a (konečné) uživatele ve smyslu evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti. Mezi uvažované typy zákazníků patří řidiči a cestující ve vozidlech. Dále je pozornost zaměřena na ochranu zranitelných účastníků silničního provozu (např. cyklistů, chodců) a dalších potenciálních účastníků nehod. Systémy aktivní a pasivní bezpečnosti pozitivně přispívají ke snížení počtu úmrtí a vážných zranění v důsledku dopravních nehod. Doba trvání potenciálního pozitivního dopadu je klasifikována jako dlouhodobá.

Z posouzení významnosti dále vyplynul skutečný a potenciální negativní dopad týkající se bezpečnosti výrobků v podobě jednotlivých incidentů v navazující části hodnotového řetězce. Pro uživatele vozidel všech výrobců skýtá účast v silničním provozu možnost stát se účastníkem nehody, což může mít za následek negativní dopady na zdraví řidiče a cestujících ve vozidle. Volkswagen si je vědom své odpovědnosti a neustále pracuje na předcházení nehodám a zmírňování jejich následků. Při posuzování dopadů se berou v úvahu různé skupiny uživatelů a cestujících a zkoumá se, zda se na určité skupiny uživatelů vztahují zvláštní požadavky a zda je třeba je zohlednit. S rostoucím významem softwaru a konektivity ve vozidlech roste abstraktní riziko neoprávněného přístupu, což může mít dopad na bezpečnost vozidla, a tedy i na související právní zájmy zákazníků. Potenciální dopad je klasifikován jako dlouhodobý.

Vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem

Dopady zjištěné v rámci posouzení významnosti mají vliv na obchodní model, strategii a hodnotový řetězec koncernu. Otázka bezpečnosti vozidel je zakotvena v zastřešující bezpečnostní strategii a bezpečnost našich zákazníků je tak středem naší pozornosti na celém světě. Za tímto účelem byla zřízena pracovní skupina pro bezpečnostní systém *(Arbeitskreis Sicherheitssystem, AKS)*, která koordinuje otázky bezpečnosti napříč značkami v rámci koncernu Volkswagen a stanovuje nezbytné požadavky.

Volkswagen přijímá v oblasti zákazníků níže uvedená opatření k ovlivnění dopadů na své podnikání, strategii, obchodní model a hodnotový řetězec, které byly identifikovány při posouzení významnosti. Pozitivní dopad na zákazníky týkající se osobní bezpečnosti má být posílen prostřednictvím interních bezpečnostních směrnic a zaváděním bezpečnostních technologií.

Bezpečnostní strategie je vypracovávána AKS a předkládána ke schválení technologickému výboru představenstva. Za zajištění bezpečnosti výrobků uváděných na trh odpovídá výbor pro bezpečnost výrobků *(Ausschuss Produktsicherheit, APS)*. Politika o bezpečnosti a shodě výrobků, která má být implementována v celém koncernu, stanovuje zřízení APS u odpovědných výrobců a také povinnost zapojit APS do procesů souvisejících s bezpečností.

Rozsáhlý přehled a vysvětlení opatření v této oblasti činnosti jsou uvedeny v části „Opatření: Osobní bezpečnost zákazníků".

OPATŘENÍ: OSOBNÍ BEZPEČNOST ZÁKAZNÍKŮ

Za účelem neustálého snižování počtu a závažnosti dopravních nehod s účastí svých vozidel zavedl koncern Volkswagen řadu vzájemně propojených systémů řízení, které tvoří politiku řízení bezpečnosti vozidel v rámci celého koncernu. Tato politika tvoří mimo jiné základ vysokého standardu kvality výrobků a dodržování zákonných a úředních předpisů, interních bezpečnostních předpisů a požadavků na ochranu spotřebitele.

Trvalý důraz je kladen na vysoké bezpečnostní standardy mechanických, mechatronických a elektronických systémů, jakož i na funkční bezpečnost vozidel. V návaznosti na výše uvedené je v politikách koncernu kodifikována řada systémů řízení, které tyto bezpečnostní standardy, platné normy a stav techniky systematicky začleňují do konstrukce, vývoje, výroby a testování vozidel společností vyrábějících jednotlivé značky. Uvedené zásady vždy zohledňují všechny tři úrovně – zákonné požadavky, interní bezpečnostní předpisy a normy na ochranu spotřebitele. V této kapitole jsou představeny bezpečnostní strategie a politiky koncernu.

Bezpečnostní strategie

Ve snaze ještě více ukotvit stávající bezpečnostní systémy vozidel do strategické politiky koncernu Volkswagen je uplatňována koncernová bezpečnostní strategie, která byla schválena představenstvem.

Cílem bezpečnostní strategie je přispět k bezpečnosti silničního provozu na celém světě, mimo jiné snížením počtu těžkých zranění a úmrtí při nehodách vozidel značek koncernu Volkswagen. Za účelem prevence nehod (aktivní bezpečnost) a minimalizace následků nehod (pasivní/integrální bezpečnost) jsou rozvíjena příslušná aktuální bezpečnostní témata.

Uplatňováním bezpečnostní strategie má být dosaženo vysoké úrovně ochrany zákazníků a dalších účastníků nehod prostřednictvím moderních technologií. Konsolidované odborné znalosti, které jsou v rámci koncernu k dispozici, tak umožňují řešit požadavky na ochranu spotřebitelů, interní a externí bezpečnostní předpisy a zákonné požadavky a lze je také promítnout do přístupu koncernu specifického pro daný trh. Skutečné a potenciální negativní dopady na zdraví a bezpečnost zákazníků mohou vzniknout například v důsledku závad nebo problémů s kvalitou. Plněním příslušných bezpečnostních požadavků koncern Volkswagen těmto dopadům čelí. Cílem je snížit počet smrtelných úrazů a vážných zranění a v důsledku toho dosáhnout skutečných a potenciálních pozitivních dopadů.

Vývoj bezpečnosti v jednotlivých značkách je strategicky sladěn na základě bezpečnostní strategie, která je prosazována v koncernových orgánech včetně AKS.

Pokud vznikne potřeba aktualizace bezpečnostní strategie, přezkoumají ji vedoucí vývoje bezpečnosti v jednotlivých značkách a strategie je dle potřeby upravena.

Koncernová politika systému řízení kybernetické bezpečnosti v automobilovém průmyslu

S cílem čelit riziku neoprávněného přístupu k vozidlům a jejich digitální nabídce vypracoval koncern Volkswagen ve své koncernové politice systému řízení kybernetické bezpečnosti v automobilovém průmyslu (ACSMS) příslušné požadavky na tento systém. Zaměřuje se na zmírnění potenciálních negativních dopadů na zdraví a bezpečnost zákazníků v důsledku manipulace s digitálními systémy. Právní předpisy – včetně nařízení 155, kybernetická bezpečnost a systém řízení kybernetické bezpečnosti (UN-R 155) Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN) – definují požadavky na vývoj vozidel a softwaru. Výrazné dopady mají i na naše systémy IT.

Aby bylo možné v budoucnu zvládat riziko kybernetických útoků na vozidla a na tyto útoky vhodně reagovat, optimalizuje koncern Volkswagen průběžně systémy řízení kybernetické bezpečnosti automobilů všech svých značek. Dochází k výměně informací mezi jednotlivými značkami, a to jak v oblasti procesů, tak i produktů. Hlavní důraz je přitom kladen na ochranu zákazníků.

Dalším cílem systému ACSMS je zvýšit kybernetickou bezpečnost automobilů v celém životním cyklu výrobku a jeho digitálního ekosystému. S rostoucí úrovní digitalizace vozidel, konektivity a sdílené mobility se téma kybernetické bezpečnosti z hlediska zdraví a bezpečnosti zákazníků stává stále důležitějším.

ACSMS definuje, jak má být kybernetická bezpečnost automobilů implementována a udržována, a to formou pokynů a kontrolních opatření, s cílem zabránit neoprávněnému přístupu. Účinnost ACSMS byla ve všech jednotlivých případech potvrzena homologačními orgány, jež jednotlivým značkám koncernu vystavily odpovídající osvědčení. Tomuto kroku předcházel externí audit zaměřený na dodržování předpisu EHK OSN UN-R 155. Během doby platnosti probíhají každoroční kontrolní audity.

Koncernová politika ACSMS platí jako minimální standard pro všechny ovládané společnosti koncernu Volkswagen, jež získávají typová schválení vozidel, disponují rozhraním nebo odpovídajícími procesy se společnostmi, které o typové schválení žádají a/nebo vyvíjejí či provozují části digitálního ekosystému pro tato vozidla, případně poskytují a provádějí aktualizace softwaru vozidel.

Za definování koncernové politiky ACSMS odpovídá vedoucí oddělení řízení kvality, digitalizace a IT. Její implementace je odpovědností nejvyšší úrovně vedení (představenstva nebo ředitelů) příslušné koncernové společnosti.

Koncernová politika bezpečnosti a shody výrobků

Politika koncernu týkající se bezpečnosti a shody výrobků má důležitou funkci, zejména s ohledem na osobní bezpečnost zákazníků. Definuje jednotné standardy pro celý koncern, aby bylo možné splnit zákonné povinnosti a dosáhnout vlastních ambicí, pokud jde o převzetí odpovědnosti za výrobky uváděné na trh. Z tohoto důvodu je třeba dodržovat platné právní a úřední předpisy a další právně závazné normy, udržovat systém aktivního a pasivního dohledu nad výrobky uváděnými na trh a v maximální možné a přiměřené míře musí být zabráněno jakémukoli nebezpečí, které by mohlo z daných výrobků plynout.

Za provádění koncernové směrnice o bezpečnosti a shodě výrobků odpovídají společnosti koncernu Volkswagen, jež vozidla vyrábějí nebo si je nechávají vyrábět a uvádějí je na trh jako odpovědní výrobci. V koncernu Volkswagen se jedná o společnosti jednotlivých značek a podniky s plnohodnotnými funkcemi či spolupracující podniky. Jsou odpovědné za převedení a implementaci koncernové politiky do svých vlastních předpisů, například organizačních směrnic a norem.

Odpovědnost za bezpečnost a shodu výrobků nesou společnosti jednotlivých značek, podniky s plnohodnotnými funkcemi a spolupracující podniky. Řídící orgán dané značky deleguje odpovědnost za včasné zajištění veškerých potřebných opatření k zajištění bezpečnosti a shody výrobků uváděných na trh na příslušný výbor pro bezpečnost výrobků (APS), jenž byl nebo bude v podniku zřízen. Těmito úkoly pověří řídící orgán nebo vedení podniku s plnohodnotnými funkcemi, případně spolupracujícího podniku, APS ve společnosti příslušné značky prostřednictvím smlouvy o poskytování služeb uzavřené s mateřskou společností své značky.

Závazek k dodržování lidských práv

Dodržování lidských práv má pro koncern Volkswagen zásadní význam. Jsme přesvědčeni, že udržitelná hospodářská činnost je možná pouze při etickém a čestném jednání. V rámci našich podnikatelských aktivit se k odpovědnosti v oblasti lidských práv plně zavazujeme. Podrobný popis závazků týkajících se lidských práv naleznete v kapitole „Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci" v části „Politika: Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci". Ke komunikaci se všemi dotčenými stranami slouží systém whistleblowingu a zavádění nápravných opatření. Podrobný popis je uveden v kapitole „Informace k chování podniku" v části „Systém pro oznamovatele".

PROCESY: ZAPOJENÍ ZÁKAZNÍKŮ

Zohlednění činnosti organizací na ochranu spotřebitelů

Aby se koncern Volkswagen seznámil se zájmy, zkušenostmi a perspektivami uživatelů svých vozidel a také je zohlednil, spolupracuje na úrovni značky s různými národními a mezinárodními organizacemi na ochranu spotřebitelů jako důvěryhodnými zástupci uživatelů vozidel. AKS odpovídá za veškerou zastřešující organizaci spolupráce s orgány na ochranu spotřebitelů a průmyslovými sdruženími v oblasti bezpečnosti. Spolupráce probíhá například s Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), China Insurance Safety Index a příslušnými národními a regionálními sdruženími programu NCAP (New Car Assessment Programme).

Například značka Volkswagen osobní vozy disponuje na základě svých předpisů systémem kontaktních osob a styčných kanceláří komunikujících s příslušnými organizacemi na ochranu spotřebitelů. Odpovědnost za to nese referent pro globální bezpečnost v oddělení vývoje bezpečnostních systémů ve společnosti Volkswagen AG. Veškeré vyplývající požadavky jsou řešeny ve spojení se všemi koncernovými značkami v rámci AKS, aby bylo zajištěno, že s informacemi existujícími na úrovni koncernu Volkswagen budou obeznámeny všechny strany. Aktualizace nebo změny procesu hodnocení jsou řešeny a oznamovány prostřednictvím AKS.

V rámci průběžného přizpůsobování svých standardů zveřejňují příslušné NCAP pravidelné aktualizace formou plánů. O aktualizacích informují na oborových setkáních, v oznámeních na svých internetových stránkách nebo prostřednictvím e-mailu. Výměna informací a setkání s organizacemi na ochranu spotřebitelů probíhají na základě témat a projektů. Četnost této komunikace závisí na harmonogramu příslušného NCAP. Informace a požadavky NCAP jsou součástí bezpečnostní strategie a jsou využívány při vývoji výrobků. Příslušné procesy jsou popsány v části „Procesy: Nápravné procesy a kanály pro podávání zpráv".

Účinnost spolupráce lze prokázat získáním hodnocení vozidel od organizací na ochranu spotřebitelů, například hodnocení NCAP na základě udělovaných hvězdiček.

Spolupráce na nápravných procesech

V rámci procesu pasivního monitoringu výrobku a v případě potřeby prostřednictvím šetření a realizace opatření existují dvě další formy dialogu se zákazníky, kterých se týká problém související s bezpečností nebo zranitelností v oblasti kybernetické bezpečnosti. Nápravný proces včetně formátů dialogu pro oba procesy je popsán v části „Procesy: Nápravné procesy a pro podávání zpráv".

PROCESY: NÁPRAVNÉ PROCESY A KANÁLY PRO PODÁVÁNÍ ZPRÁV

Nápravný proces u bezpečnostních problémů

Pokud pasivní nebo aktivní monitorování výrobku indikuje problém relevantní z hlediska bezpečnosti, je tento analyzován ve specializovaných odděleních (např. technický vývoj, výroba). Tato analýza zahrnuje faktory, jako je četnost výskytu, příčina poškození, dotčené součásti a případné další postižené modely koncernu.

V případě, že se potvrdí, že je případ pro bezpečnost relevantní, musí být v souladu s předpisy platnými v koncernu konzultován s APS. Výbor pak rozhodne o všech nezbytných a vhodných opatřeních s ohledem na bezpečnost a shodu výrobků uváděných na trh. Může se jednat například o rozhodnutí o stažení výrobku z trhu, spuštění servisní kampaně, prodloužení záruky či pozastavení dodávek z výroby.

Realizaci všech opatření schválených APS iniciuje a koordinuje oddělení bezpečnosti výrobků. K hlavním povinnostem tohoto oddělení patří identifikace postižených vozidel, příprava a koordinace veškerých pracovních pokynů, zajištění skladování náhradních dílů a stanovení data zahájení akce.

Provozní odpovědnost za realizaci závisí na typu opatření, které má být přijato. Většina případů se týká opatření v terénu, jež provádění dealerské organizace a jejich partnerské servisy. Dovozci jsou odpovědní za dohled a kontrolu procesu implementace. Účinnost opatření se zaznamenává prostřednictvím aktivního a pasivního monitoringu výrobků. Je rovněž sledována na základě míry implementace opatření.

Veškeré příkazy a opatření přijaté APS jsou závazné pro všechny divize, včetně všech společností, kterých se případ týká. APS je odpovědný za sledování všech svých příkazů a přijatých opatření, aby bylo zajištěno jejich včasné provedení. V případě potřeby referuje APS o stavu provádění.

Formáty výměny informací

Výměna informací se zákazníky a objasňování situace probíhá v různých fázích procesu, například prostřednictvím pasivního monitorování výrobků, stížností zákazníků prodejci vozidel nebo v servisu, na sociálních sítích nebo v příspěvcích na fórech, stejně jako formou příchozí zprávy na zákaznickou linku a do zákaznického servisu příslušných značek. V průběhu celého procesu nesou odpovědnost za komunikaci se zákazníky příslušná oddělení, například oddělení poprodejních služeb, marketingu a komunikace.

Další dialog může probíhat v průběhu nápravy na trhu. Pokud o opatřeních rozhodne APS, jsou dovozci povinni provést opatření prostřednictvím svých partnerských společností v souladu se smlouvou uzavíranou s dovozci. Během tohoto procesu jsou dotčení majitelé vozidel informováni o nezbytných krocích k odstranění potenciálních bezpečnostních problémů (např. poštou nebo přímo při návštěvě servisu). Může se jednat například o výměnu vadného dílu v servisu.

Nápravný proces problémů kybernetické bezpečnosti

Zákazníci se mohou obrátit na prodejce s problémy vozidel týkajícími se kybernetické bezpečnosti. Prodejci stížnosti zaznamenají a v případě potřeby je prostřednictvím dovozce předají výrobci. U výrobce jsou zavedeny procesy, díky nimž jsou stížnosti předávány příslušnému oddělení pro řízení incidentů. Pokud toto oddělení rozhodne o nápravných opatřeních a zahájí je, nastupují popsané nápravné procesy v rámci APS pro opatření v terénu. V případě změn výrobku nabývají účinnosti standardní opatření z procesů vývoje, jako jsou testy a opatření k zajištění kvality. Jsou zavedeny kontroly, které sledují, do jaké míry byly případy v rámci podpůrné struktury správně zpracovány. Na základě těchto analýz lze provést úpravy procesů a struktur podpory.

Dále byla zavedena opatření za účelem zvyšování povědomí a školení pro dovozce a prodejce, aby zaměstnanci věděli, jak vhodně reagovat. Jednou z použitých školicích strategií jsou vzorové případy, které mohou zaměstnanci využít k efektivnějšímu sledování procesu.

Formáty výměny informací

Zákazníci a bezpečnostní výzkumníci (např. nevládní organizace nebo soukromé osoby) mohou využít zřízený kontakt pro hlášení podezřelých případů bezpečnostních slabin na adrese https://www.volkswagen.de/de/mehr/rechtliches/kontakt-cyber-security.html. Zákazníci mohou své obavy nahlásit také autorizovanému prodejci nebo na horké lince zákaznické podpory. Pomocí zavedené struktury podpory jsou takové případy předávány příslušnému oddělení správy incidentů, kde jsou analyzovány a jsou k nim přiřazena příslušná opatření. Pokud je třeba přijmout konkrétní opatření ze strany APS, je dotčený vlastník vozidla informován o nezbytných krocích k nápravě potenciálních bezpečnostních problémů, což může vyžadovat například aktualizaci softwaru. Cílem spolupráce je včas identifikovat a odstranit zranitelnosti kybernetické bezpečnosti v produktech a přijmout opatření, která zabrání zneužití zranitelnosti třetími stranami. Operativní odpovědnost za proces řešení bezpečnostních incidentů v automobilech (CSI) nese oddělení zajištění kvality každé značky. Zákazníci komunikují s odpovědnými odděleními, např. odděleními zákaznické péče nebo poprodejní podpory.

Ohlašovací kanály

K hlášení porušení bezpečnostních a registračních předpisů výrobků lze využít také systém pro oznamovatele. Hlášení relevantní z hlediska bezpečnosti jsou postupována v souladu s popsanými nápravnými procesy. Dostupnost systému pro oznamovatele a ochrana oznamovatelů jsou podrobněji popsány v kapitole „Informace k chování podniku".

Zákazníci mají rovněž možnost obrátit se na koncern Volkswagen prostřednictvím e-mailu nebo telefonní linky, mají-li stížnost nebo připomínky k jeho vozidlům a službám. Na webových stránkách každé značky jsou rovněž uvedeny kontaktní kanály, které zákazníkům umožňují vznášet své připomínky přímo. V této souvislosti nese každá značka výhradní odpovědnost za hodnocení účinnosti svých kanálů.

V oblasti kybernetické bezpečnosti se koncern Volkswagen snaží identifikovat příslušné bezpečnostní slabiny a odpovídajícím způsobem je řešit. V této souvislosti přijímá informace od svých zákazníků a bezpečnostních výzkumníků. Pokud zákazníci zjistí jakýkoli náznak bezpečnostní zranitelnosti ve svém produktu, mají možnost využít odpovídající kanály a sdělit tuto skutečnost přímo příslušným značkám. Tato hlášení pak značky sledují v rámci svých zavedených procesů.

- vulnerability@volkswagen.de (Volkswagen osobní vozy a Volkswagen užitkové vozy)
- vulnerability@audi.de (AUDI)
- security@skoda-auto.cz (Škoda)
- vulnerability@seat.es (SEAT)
- security@porsche.de (Porsche)

Stížnosti týkající se bezpečnosti, které zákazníci podávají prostřednictvím kanálů pro hlášení jednotlivých značek, jsou značkami sledovány a monitorovány. V této souvislosti je každá značka odpovědná za vyhodnocování účinnosti svých vlastních kanálů.

Ověřování, zda zákazníci zákaznické portály znají, důvěřují jim a zda jsou chráněni před odvetnými opatřeními, proto na úrovni koncernu neprobíhá.

OPATŘENÍ: OSOBNÍ BEZPEČNOST ZÁKAZNÍKŮ

Kromě popsaných zásad a strategie bezpečnosti a ochrany podniká koncern Volkswagen také kroky, které napomáhají udržovat bezpečnostní technologie jeho vozidel na nejnovější úrovni, zejména pokud jde o předcházení nehodám a zmírňování jejich následků. Tato činnost zahrnuje výzkum bezpečnosti a zabezpečení vozidel, studium otázek souvisejících s bezpečností – i v rámci struktury AKS – a začlenění příslušného obsahu do projektů v rámci procesu vývoje výrobků (PEP). Spoluprací s regionálními organizacemi na ochranu spotřebitelů se koncern Volkswagen zavazuje k dodržování bezpečnostních standardů. Tímto způsobem se realizuje skutečný a potenciální pozitivní dopad na bezpečnostní standardy pro bezpečnost vozidel, což může ovlivnit zdraví našich zákazníků tím, že se předchází nehodám a zmírňují se jejich následky. V rámci evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti považuje koncern Volkswagen veškerá opatření, která přispívají k dodržování bezpečnostních a ochranných požadavků, za opatření, jež napomáhají prevenci, zmírnění a nápravě potenciálních a skutečných negativních dopadů způsobených jeho výrobky. Všechna opatření, která přispívají k dodržování bezpečnostních a ochranných standardů nad rámec minimálních standardů vyžadovaných zákonem, jsou pokládána za opatření, jež napomáhají bezpečnosti a ochraně vozidel. Účast v organizacích na ochranu spotřebitelů a zvýšené interní bezpečnostní požadavky koncernu Volkswagen vedou ke zvýšení obecných bezpečnostních standardů vozidel, a mohou tak přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. V otázkách bezpečnosti a zabezpečení vozidel se koncern Volkswagen řídí platnou legislativou, pakliže nejde nad její rámec. Neexistují tedy žádné interní procesy, které by byly v rozporu s dodržováním těchto ustanovení.

Pokud se přesto vyskytnou bezpečnostní nedostatky, existuje řada opatření, která se vztahují na vozidla již uvedená na trh a mohou v případě bezpečnostního rizika zajistit nápravu. Tímto způsobem koncern čelí potenciálním i skutečným negativním dopadům na zdraví a bezpečnost zákazníků, jež vznikají a mohou vzniknout v důsledku bezpečnostních slabin. V záležitostech souvisejících s kybernetickou bezpečností má koncern možnost spolupracovat se zákazníky a bezpečnostními výzkumníky, kteří mohou hlásit potenciální bezpečnostní zranitelnosti. V rámci procesu CSI jsou vyhodnocovány a v případě potřeby odstraňovány. Získané poznatky, resp. objasnění určité záležitosti může generovat nápravná opatření a mít také dopady na strategii,

ACSMS nebo vývoj produktů. Řízení incidentů je propojeno s vývojem produktů, což umožňuje přímo integrovat získané zkušenosti, které jsou relevantní pro vývoj budoucích produktů. Výměna informací probíhá při hodnocení na ad hoc bázi. Prostřednictvím aktivního a pasivního monitorování výrobků jsou vozidla, která již byla uvedena na trh, sledována kvůli dříve nezjistitelným rizikům výrobku. APS rozhoduje o případných nezbytných opatřeních k zajištění bezpečnosti a shody výrobků uvedených na trh. Členové APS odpovídají za informování příslušných obchodních jednotek o činnosti APS a o veškerých poznatcích z procesů pro příslušnou obchodní jednotku. Proces získávání zkušeností umožňuje, aby se poznatky promítly zpět do předcházejících procesů (např. vývoje nových výrobků) a celý proces se tak neustále zkvalitňoval.

V rámci koncernu Volkswagen jsou za definování a realizaci opatření v oblasti bezpečnosti vozidel a kybernetické bezpečnosti odpovědné orgány AKS, ACSMS, APS. Díky svým personálním zdrojům mají trvalý pozitivní vliv na významné dopady na zákazníky. V některých případech jsou za realizaci odpovědné také jednotlivé značky. Do budoucna se plánuje zachování všech popsaných opatření.

Opatření v rámci bezpečnostní strategie

Následující opatření jako součást bezpečnostní strategie pomáhají řídit negativní i pozitivní dopady na bezpečnost zákazníků v oblasti vývoje výrobků. V této souvislosti koncern spolupracuje se stranami, včetně organizací na ochranu spotřebitelů, dodavatelů, výzkumných ústavů a dalších zúčastněných stran, které mají vztah k bezpečnosti vozidel, jakož i s dalšími interními zúčastněnými stranami, například vývojem, zajištěním kvality, právním oddělením aj.

Pracovní skupina pro bezpečnostní systém

Pracovní skupina pro bezpečnostní systém v rámci celého koncernu (AKS) se zabývá koordinací a definováním bezpečnostních požadavků napříč značkami, které jsou stanoveny v bezpečnostní strategii. Skládá se ze zástupců oddělení vývoje bezpečnostního systému značek a různých dalších účastníků v závislosti na agendě a zaměřuje se zejména na následující témata a úkoly:

- definování a koordinace bezpečnostních požadavků pro všechna témata související s integrální bezpečností (včetně: aktivní a pasivní bezpečnosti a bezpečnosti před a po nehodě) a jejich přidělení oblastem rozhraní pro jednotlivá témata a odpovědným organizačním jednotkám v rámci oddělení vývoje značek,
- sladění s tématy organizací na ochranu spotřebitele, viz níže
- vypracování stanoviska k novým požadavkům nebo vývoj a koordinace s ohledem na nové požadavky na ochranu spotřebitele
- identifikace a koordinace globálního předběžného vývoje, vývoje komponent a funkcí,
- koordinace a sledování výzkumných činností ve všech tématech týkajících se integrální bezpečnosti.

Čtvrtletní zasedání výboru spolu s projednávaným obsahem představují klíčové opatření při provádění bezpečnostní strategie. Vzhledem k tomu, že výbor pracuje na externích i interních bezpečnostních požadavcích a předpisech na ochranu spotřebitele, má jeho činnost vliv na bezpečnost a zabezpečení vozidel.

Aktuálními tématy souvisejícími s bezpečností se zabývají jednotlivé tematické pracovní skupiny a průřezová pracovní skupina, kterou tvoří také zástupci vývoje různých značek. Témata mohou být buď aktivně vypracována pracovními skupinami a zařazena do agendy AKS, nebo mohou být zadána centrálním týmem AKS. Důvodem pro zkoumání témat mohou být například obnovené revize témat relevantních z hlediska hodnocení, zkoumání dopadu právních změn, testování nových bezpečnostních technologií či analýzy konkurence související s daným tématem. Celkem existuje 19 různých pracovních skupin a průřezových pracovních skupin, z nichž každá se zabývá různými oblastmi bezpečnosti, například bezpečností dětí, ochranou chodců, e-mobilitou nebo airbagy, a které se k práci na těchto tématech scházejí třikrát až čtyřikrát ročně.

Plnění a provádění bezpečnostních cílů

Plnění bezpečnostních cílů (interních, externích a cílů stanovených orgány na ochranu spotřebitele) je začleněno do procesu vývoje výrobku. V něm jsou zahrnuty postupy, které definují odvození a tvorbu bezpečnostních cílů, a tím přenášejí bezpečnostní strategii na výrobek. Potřebná bezpečnostní opatření při vývoji nového modelu jsou definována mimo jiné ve formě technického popisu výrobku a sdělena tak, aby mohla být realizována.

V této souvislosti je příprava technického popisu výrobku důležitým krokem procesu vývoje výrobku. Systematicky zaznamenává, které právní a interní cíle a cíle ochrany spotřebitele mají být splněny. Dokument definuje, které technologie aktivní a pasivní bezpečnosti musí být v modelu v souladu s požadavky instalovány.

Proces vývoje výrobku představuje doporučení koncernu Volkswagen, které je třeba upravit podle právních a organizačních charakteristik příslušného podniku a implementovat jej začleněním do příslušného systému řízení kvality.

Výzkum nehod prováděný koncernem

Stejně jako hlavní oddělení vývoje bezpečnostních systémů se i koncernové oddělení výzkumu nehod řídí vizí silničního provozu s nulovým počtem vážných zranění či smrtelných úrazů – v limitech toho, co je technicky proveditelné. Rozvíjí výzkumná témata, která k této vizi přispívají.

Za tímto účelem se zabývá mimo jiné otázkami bezpečnosti skupin osob s různými charakteristikami (například bezpečnost pro různé tělesné hmotnosti, výšky, věkové kategorie) a kompatibility v různých konfiguracích nehod (například vozidlo proti chodci, těžké sportovní užitkové vozidlo (SUV) proti lehkému městskému automobilu), s cílem poskytnout kontext pro stávající výsledky výzkumu a vyvodit závěry.

Oddělení výzkumu nehod aktivně přijímá požadavky od vývojových oddělení koncernových společností nebo samo předkládá vlastní témata. Často jsou mu předkládány specifické otázky týkající se témat, která již ve vývoji bezpečnosti figurují. Na konkrétní dotazy reaguje v souladu s vědeckými poznatky. Oddělení výzkumu nehod působí napříč značkami jako funkce na úrovni koncernu.

Opatření související s koncernovou politikou systému řízení kybernetické bezpečnosti v automobilovém průmyslu

Proces řešení bezpečnostních incidentů v automobilech

Cílem procesu řešení bezpečnostních incidentů v automobilech (CSI) je zajistit, aby příčina bezpečnostního incidentu vozidla byla identifikována, posouzena odborníkem a odstraněna zavedením vhodných opatření. Zásady našeho systému řízení kybernetické bezpečnosti v automobilovém průmyslu zahrnují přezkoumávání a monitorování vozidel a jejich digitálního ekosystému z hlediska kybernetických hrozeb po celou dobu jejich životního cyklu. Je třeba udržovat odpovídající hodnocení rizik kybernetické bezpečnosti a zajistit schopnost rozpoznat kybernetické bezpečnostní incidenty a reagovat na ně. Příslušné zásady se promítají do procesu CSI napříč značkami. Společnost se o potenciálních incidentech dozvídá prostřednictvím průběžného sledování interních (např. technický vývoj) a externích (internet, zprávy) zdrojů. Daný proces také slouží jako hybná síla a koordinátor mezi podpůrnými oblastmi pro analýzu zranitelností a přijímání vhodných nápravných opatření. Provádí se hodnocení rizik a vytvářejí se a sledují plány reakce. Pokud je rozpoznána potřeba opatření v terénu, je proces předán odpovědnému APS. K podpoře při provádění procesu byly vyvinuty metody detekce, sledování a následných opatření a byly zřízeny rozhodovací a kontrolní výbory. Proces byl plně zaveden a je uplatňován v celém koncernu.

Toto opatření se zaměřuje na výrobky, které již byly uvedeny na trh, a vztahuje se na všechny trhy, na nichž se výrobky koncernu Volkswagen prodávají. Implementace CSI je zaměřena na události a hlášení incidentů. Naproti tomu monitorování zranitelností je kontinuální proces. Tento postup má pomoci zajistit, aby žádná zranitelnost, která se týká výrobků koncernu Volkswagen, nezůstala neodhalena.

Procesy vedoucí k nápravným opatřením jsou podrobněji popsány v části „Procesy: Nápravné procesy a kanály pro podávání zpráv“.

Opatření související s koncernovou politikou bezpečnosti a shody výrobků

Monitorování výrobků

Koncern Volkswagen zavedl komplexní systém monitorování výrobků, který je provozován odpovědnými organizačními jednotkami v souladu s definovanými specifikacemi. Tato činnost zahrnuje jak aktivní, tak pasivní monitorování výrobků s cílem zajistit bezpečnost a shodu výrobků uváděných na trh.

Aktivní monitorování výrobků zahrnuje pravidelný a automatický sběr a vyhodnocování údajů a informací v souvislosti s potenciálně bezpečnostně relevantními problémy. Provádí se prostřednictvím vhodných testovacích opatření, jako je náhodný odběr vzorků, analýza údajů o hmotnosti vozidel, sledování odborného tisku a internetu, včetně sociálních médií, a také prostřednictvím zpráv orgánů dozoru nad trhem.

Pasivní sledování výrobků zahrnuje systematické zaznamenávání potenciálně bezpečnostně relevantních problémů, jako jsou náznaky ohrožení života a zdraví, zdraví nebo majetku, prostřednictvím zpráv o jednotlivých případech, zpráv od dovozců a prodejců, stížností zákazníků, stížností od orgánů a zpráv o nehodách.

Cílem těchto opatření je včas rozpoznat potenciální bezpečnostní rizika u vozidel uváděných na trh. Jakmile se objeví problémy relevantní z hlediska bezpečnosti, jsou shromážděné údaje a informace okamžitě podrobeny podrobnější odborné analýze a v případě potřeby posouzení rizik. Na základě zjištěných skutečností jsou přijata opatření, která slouží k ochraně osob, které s výrobkem přicházejí do styku.

Odpovědnost za monitorování výrobků nese jedna nebo více organizačních jednotek určených řídicím orgánem příslušné společnosti koncernu Volkswagen. Rozsah monitorování výrobků a rozsah opatření z něj odvozených závisí zejména na míře rizika. Motorová vozidla a jejich náhradní díly a příslušenství vyžadují vzhledem ke svému zvýšenému rizikovému potenciálu intenzivnější a rozsáhlejší monitorování než ostatní výrobky.

CÍLE: OSOBNÍ BEZPEČNOST ZÁKAZNÍKŮ

Ve vztahu k bezpečnosti vozidel nejsou definovány žádné měřitelné, na výsledek orientované cíle ve smyslu evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti.

Účinnost politik a opatření ve vztahu k pozitivním a negativním dopadům identifikovaným prostřednictvím posouzení dvojí významnosti, které bylo letos provedeno poprvé, není v současné době sledována.

Nicméně souhrn předložených politik a opatření přispívá k úsilí koncernu o zajištění bezpečnosti silničního provozu pro zákazníky. Koncern Volkswagen tím naplňuje vizi své strategie zaměřené na bezpečnost. K hodnocení účinnosti slouží následující činnosti a procesy.

Vývoj produktů

Účinnost a úroveň záměrů jsou monitorovány prostřednictvím dodržování interních a externích bezpečnostních předpisů a sledováním hodnocení vozidel vydávaných organizacemi na ochranu spotřebitelů, jako je například hodnocení prostřednictvím hvězdiček Euro NCAP. V technickém popisu výrobku jsou definovány cíle pro bezpečnostní standardy během vývoje modelu. Vývoj produktu vychází mimo jiné z těchto cílů.

Výzkum nehod prováděný koncernem

Účinnost bezpečnostních technologií se zjišťuje prostřednictvím nepřetržité pohotovostní služby, kterou spolkové země Dolní Sasko a Sasko-Anhaltsko využívají k evidenci nehod. Za tímto účelem koncern úzce spolupracuje s ministerstvy vnitra a sportu obou spolkových zemí a jejich zemskými policejními složkami. Všechna vozidla, která se účastnila nehod, podrobuje oddělení výzkumu nehod podrobnému zkoumání, včetně hodnocení účinnosti jejich bezpečnostní techniky. Zároveň jsou přezkoumávány a vyhodnocovány výstupy oddělení z výzkumu nehod, jako jsou statistiky nehod z různých států a zemí a databáze nehod, včetně databáze German In-Depth Accident Study (GIDAS). V pravidelných intervalech se vyhodnocuje jak pozitivní zpětná vazba – například když opatření dosáhnou zamýšleného výsledku – tak negativní ohlasy v podobě návrhů na zlepšení. Výsledky jsou sdělovány jak příslušným útvarům, tak i AKS a v rámci speciálně konané akce zaměřené na výzkum nehod.

Proces řešení bezpečnostních incidentů v automobilech

V rámci hodnocení účinnosti se provádí kontrola, zda se opatření dostala k příslušným útvarům, např. oddělení vývoje, a zda byla zapracována do procesu výroby vozidel. Po vyřešení incidentu zpracovávají výbory CSI relevantní poznatky, aby bylo možné proces řešení bezpečnostních incidentů v případě potřeby modifikovat.

Informace k chování podniku

Udržitelné, odpovědné a transparentní řízení společnosti je pro koncern Volkswagen prioritou.

PODNIKOVÁ KULTURA

VÝZNAMNÉ DOPADY A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Dopad v oblasti podnikové kultury

V oblasti podnikové kultury identifikoval koncern Volkswagen prostřednictvím posouzení významnosti v účetním období 2024 skutečný pozitivní dopad na odpovídající ochranu a rozvoj svých zaměstnanců. Definice podnikové kultury koncernu Volkswagen je širší než definice ESRS a zahrnuje také témata, jako je rozmanitost a spolurozhodování. Tyto aspekty jsou vykazovány v rámci sociálních informací. Pozitivní dopad v této kapitole na správu a řízení společnosti vyplývá z podpory integrity, rovného zacházení, etického chování, odpovědných rozhodovacích procesů a důrazu na spravedlnost ze strany zástupců zaměstnanců.

Vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem

Dopad v oblasti podnikové kultury identifikovaný v posouzení významnosti má vliv na strategii a obchodní model koncernu Volkswagen. Nadřazené téma podnikové kultury je zakotveno ve strategii koncernu a také koncernové strategii udržitelnosti *regenerate+*. Koncern v oblasti podnikové kultury využívá různá opatření, aby zdůraznil vliv významných dopadů na svůj obchodní model a strategii. V tomto ohledu se kapitola zaměřuje na témata týkající se bezúhonnosti a dodržování předpisů, jako jsou kodex chování včetně příslušných školení, hlavní zásady koncernu ve spojení s programem vzorových příkladů, průzkum mínění *(Stimmungsbarometer)* a doplňková školení a opatření na zvyšování povědomí.

Podrobný popis všech opatření v oblasti podnikové kultury je uveden v části „Opatření: Podniková kultura".

POLITIKY: PODNIKOVÁ KULTURA

Kodex chování a hlavní zásady koncernu Volkswagen

Základem správného a hodnotově orientovaného chování v koncernu Volkswagen je bezúhonnost a dodržování předpisů. Vodítka k tomu jsou stanovena v Kodexu chování a hlavních zásadách koncernu. Kodex chování tvoří etický a hodnotový základ pro bezúhonnost a dodržování předpisů v koncernu Volkswagen. Jako klíčový nástroj podporuje povědomí o odpovědném chování a rozhodování, nabízí podporu při utváření názorů, může sloužit jako prostředek k vyhledání správných kontaktních osob a je závazný pro všechny koncernové značky a společnosti. Kodex chování je založen na mezinárodních úmluvách a deklaracích, především na Mezinárodní listině lidských práv, základních úmluvách Mezinárodní organizace práce (MOP) a Úmluvě OSN proti korupci.

Společné hodnoty všech koncernových značek a společností tvoří zásady koncernu obsažené v kodexu. Tyto tvoří základ firemní kultury a definují to, co koncern Volkswagen reprezentuje globálně prostřednictvím všech svých značek a společností: Neseme spoluodpovědnost za životní prostředí a společnost; Jsme upřímní a ozveme se, když něco není v pořádku; Inovujeme; Podporujeme rozmanitost; Jsme hrdí na svou práci; „My" namísto „Já"; Držíme slovo. Tato prohlášení představují příslib zákazníkům, akcionářům, obchodním partnerům a zaměstnancům. Kodex chování a hlavní zásady koncernu jsou k dispozici na internetových stránkách koncernu Volkswagen.

Za obsah kodexu chování odpovídá ve spolupráci s příslušnými odděleními koncernový ředitel pro bezúhonnost a dodržování předpisů. Stojí v čele koncernového útvaru bezúhonnost a dodržování předpisů (Integrity & Compliance), který je součástí funkce integrity a právních záležitostí představenstva. Jednotlivé značky a společnosti jsou odpovědné za místní implementaci a zprostředkování obsahu zaměstnancům.

Koncernový útvar pro bezúhonnost a dodržování předpisů pomáhá koncernovým společnostem a společnostem jednotlivých značek dodržovat pravidla při výkonu jejich podnikatelské činnosti a příslušné právní předpisy i interní nařízení. Jeho činnost se zaměřuje na boj proti korupci a prevenci zpronevěry, podvodů a praní špinavých peněz. Výchozím bodem je interní hodnocení rizik v oblasti compliance (ICRA).

Interní hodnocení rizik v oblasti compliance a minimální standardy školení a komunikace bezúhonnosti a dodržování předpisů

V rámci provozní implementace integrity a compliance jsou v koncernu (s výjimkou Porsche AG, která provádí vlastní analýzu rizik compliance) identifikována potenciální rizika prostřednictvím opatření včetně interního posouzení compliance rizik a jsou definovány příslušné oblasti, na které je třeba se zaměřit. Ovládaným společnostem koncernu Volkswagen jsou přiděleny rizikové profily – kategorizované jako nízké, střední nebo vysoké – a balíčky opatření, jež zahrnují také požadavky na školení a komunikaci. Na tomto základě mají být například realizována opatření pro zvyšování povědomí a školení zaměstnanců koncernu s cílem podpořit etické chování v každodenní činnosti, jednat odpovědně a vyvarovat se pochybení. V souladu s tímto přístupem založeným na rizicích jsou zaměstnanci, členové vedení a příslušné zúčastněné strany pravidelně školeni o tématech bezúhonnosti a dodržování předpisů, procesech a požadavcích na chování specifických pro jejich oblast činnosti. Účinnost opatření v oblasti bezúhonnosti a dodržování předpisů je v procesu monitorování a zlepšování posuzována rovněž auditory. Kromě toho je systém řízení integrity a dodržování předpisů (ICMS) průběžně optimalizován.

Porsche AG provádí nezávislé interní hodnocení rizik v oblasti dodržování předpisů ve svých hlavních odděleních s cílem identifikovat potenciální rizika, stanovit pracovní priority a odvodit preventivní opatření.

Kromě balíčků opatření ICRA vyplývají podrobnější kritéria pro návrh a realizaci relevantních školení také z minimálních standardů, jež centrálně zajišťuje oddělení bezúhonnosti a dodržování předpisů koncernu. Jejich cílem je poskytnout značkám a společnostem vodítko ohledně témat školení, cílových skupin a minimálního obsahu. Tyto minimální standardy pro koncern zajišťují jednotnou úroveň homogenity odpovídajících školicích programů v celém koncernu. Za vývoj efektivního školicího programu a organizaci a provádění školicích kurzů, jako je například školení o kodexu chování, odpovídají příslušné značky a společnosti, s přihlédnutím k minimálním standardům.

Školení o kodexu chování je určeno všem zaměstnancům ovládaných společností, včetně vedení. Musí být opakováno každé tři roky u zaměstnanců v nevýrobních oblastech (na plný a částečný úvazek a u vedoucích pracovníků). Účast na školení je zaznamenávána v systému. Někteří zaměstnanci, jako jsou stážisté, studenti a doktorandi, mají výjimku.

Na konci účetního období 2024 mělo platnou kvalifikaci týkající se kodexu chování 261 707 zaměstnanců. Toto číslo odpovídá 97 % zaměstnanců v aktivním pracovním poměru, kteří mají na školení nárok. Údaje Scania AB nejsou do výkaznictví za rok 2024 zahrnuty, protože společnost v současné době aktualizuje svůj monitorovací systém. Digitální školicí modul „Kodex chování" absolvovalo v účetním období 2024 celkem 19 324 zaměstnanců Porsche AG (95,1 % z relevantního počtu). Tento školicí modul seznamuje s aktuálním zněním kodexu chování a poskytuje informace o systému pro oznamovatele a kontaktní údaje na oddělení Compliance Helpdesk. Školení se rovněž zabývá obsahem koncernových zásad o předcházení střetu zájmů a korupci a o lidských právech.

Zaměstnanci v oblastech souvisejících s výrobou absolvují příslušné školení každé čtyři roky. Vychází ze zásad uvedených v brožuře kodexu chování a zahrnuje témata, jako je dodržování předpisů pro oblast životního prostředí, výrobků a zákaz korupce. Příslušný obsah je pravidelně aktualizován. O provádění povinných školících opatření týkajících se kodexu chování v rámci celého koncernu je dle potřeby, nejméně však jednou ročně, předkládána zpráva představenstvu.

OPATŘENÍ: PODNIKOVÁ KULTURA

Školení ke kodexu chování

Školení týkající se kodexu chování vzdělává zaměstnance koncernu Volkswagen ohledně bezúhonnosti a dodržování předpisů, se zaměřením na zákaz a zejména prevenci korupce. Podrobný popis daného školení je uveden v části „Politiky: Podniková kultura".

Zaměstnanci na úrovni vyššího managementu a výše jsou každé dva roky certifikováni pro znalosti kodexu chování, s cílem poukázat na jejich působení jako vzoru, odpovídajícím způsobem zvýšit informovanost zaměstnanců a usnadnit zaměstnancům vyhledávání relevantních informací ohledně kodexu chování. V rámci certifikace jsou účastníci seznámeni se svou oznamovací povinností vyplývající z pracovní smlouvy v případě závažného porušení pravidel a se svou povinností oznámit jakýkoli střet zájmů.

Brožura kodexu chování

Brožura kodexu chování slouží k informování všech zaměstnanců a externích zúčastněných stran o kodexu chování. Jejím cílem je zajistit jasné pochopení obsahu kodexu chování napříč koncernem Volkswagen.

Brožuru obdrží všichni zaměstnanci při uvedení do funkce. Je také kdykoli přístupná online, a to jak interně, tak externě. Dokument je zveřejňován v celém koncernu a je pravidelně aktualizován a doprovázen odpovídajícími komunikačními kampaněmi. Ve vykazovaném období byl zveřejněn aktualizovaný Kodex chování v3.0. V říjnu 2024 na něj navázal Kodex chování 3.1, aktualizovaný s ohledem na kanály pro oznamování v rámci systému whistleblowerů.

Program vzorových příkladů

Důležitou součástí sebepojetí koncernu Volkswagen je povzbuzovat manažery a umožňovat jim přispívat k úspěšné transformaci a být vzorem pro ostatní. Manažeři, kteří jdou příkladem, motivují a podporují změny, podporují efektivitu svých týmů a vytvářejí důvěru. Jedná se o klíčové faktory úspěšné spolupráce. Program vzorových příkladů pomáhá manažerům dané faktory posilovat.

Soubor snadno proveditelných týmových aktivit poskytuje manažerům návrhy a vodítka, jež lze snadno a bez dodatečného rozpočtu realizovat a začlenit do každodenní práce. Cílem všech aktivit je oživit vedení, zmenšit vzdálenosti mezi hierarchickými úrovněmi, podpořit inovace a posílit důvěru a dialog. Metody a návody obsažené v souboru nástrojů jsou přiřazeny k sedmi hlavním zásadám koncernu (tzv. „Group Essentials"). Kromě centrálně navržených metod a návodů mají manažeři možnost stanovit vlastní a implementovat je jako opatření v programu pomocí tzv. divokých karet.

Závazný rámec s minimálními požadavky na manažery podporuje realizaci tohoto programu s ohledem na zkvalitnění firemní kultury. Program vzorových příkladů probíhá každoročně napříč celým koncernem. Je určen všem zaměstnancům, kteří v koncernu zastávají manažerské nebo týmové vedoucí funkce.

Průzkum mínění

Koncernový průzkum mínění (*Stimmungsbarometer)* nabízí zaměstnancům možnost vyjádřit svůj názor, hodnocení a kritiku. Výsledkem je každoroční měření nálady v koncernu a vnitřní atraktivity koncernu Volkswagen jako zaměstnavatele. Zvláště zajímavé jsou názory zaměstnanců na témata integrity a spolupráce. Vedoucí pracovníci jsou o výsledcích průzkumu informováni. Jsou tak upozorněni na problematické oblasti. Následně jsou požádáni, aby přijali příslušná opatření. Tým odpovědný za průzkum mínění podporuje manažery v definovaných procesech pomocí různých nástrojů, včetně souboru metod. Pokrok v realizaci opatření je pravidelně projednáván v týmech a také přezkoumáván přístupem shora dolů, od nejvyšší po nejnižší úroveň řízení, s cílem zajistit trvalé provádění opatření odvozených organizačními jednotkami.

V roce 2023 se průzkumu mínění zúčastnilo 129 společností ve 48 zemích, v nichž koncern působí, což odpovídá 86 % všech zaměstnanců včetně čínských společných podniků. Z 588 072 zaměstnanců zúčastněných společností se průzkumu zúčastnilo 464 749 (79 %). Hlavním parametrem průzkumu mínění je index spokojenosti zaměstnanců vypočítaný z 22 otázek. Vypočítává se ze součtu všech souvisejících odpovědí v průzkumu a v roce 2023 činil v koncernu Volkswagen 82,5 bodů, resp. ve společnosti Volkswagen AG 75,8 z celkového možného počtu 100 bodů.

V roce 2024 byl průzkum v celém koncernu dočasně pozastaven z důvodu revize. Z tohoto důvodu nebylo pro rok 2024 vypočítáno žádné skóre indexu spokojenosti zaměstnanců. Nicméně aktivity zahájené na základě výsledků průzkumu z roku 2023 měly svůj dopad i v roce 2024 a projeví se i v následujících letech. Revize průzkumu mínění zahrnuje nový IT systém, novou koncepci dotazníku a vylepšené následné vyhodnocovací procesy. Jejím cílem je posílit kontinuální dialog a dále zvýšit loajalitu a motivaci zaměstnanců. Po revizi by měl být průzkum i nadále poskytován jako nástroj všem společnostem.

Výsledek indexu spokojenosti zaměstnanců ovlivňuje výši ročního bonusu jako součásti pohyblivé složky odměny členů představenstva. Pro účetní období 2024 využila dozorčí rada možnost, která jí byla poskytnuta pro období roku 2024 a 2025, použít pro sociální dílčí cíl pouze index diverzity a pozastavit index spokojenosti zaměstnanců jako kritérium ESG, neboť metoda měření indexu spokojenosti zaměstnanců je v současné době revidována.

CÍLE: PODNIKOVÁ KULTURA

Ve vztahu k podnikové kultuře nejsou v současné době definovány žádné měřitelné, na výsledek orientované cíle ve smyslu evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti. Účinnost politik a opatření ve vztahu k pozitivnímu dopadu identifikovanému prostřednictvím posouzení významnosti, které bylo letos provedeno poprvé, není v současné době sledována. Kodex chování a související školení jsou důležitým vyjádřením podnikové kultury. Aktualizace kodexu chování byla zveřejněna v celém koncernu k 1. lednu 2024. Příslušný doplňující obsah a zastřešující narativ vyjadřují v rámci celého koncernu jasný, hodnotově orientovaný postoj, který zajišťuje návaznost na budoucí vývoj.

OCHRANA OZNAMOVATELŮ

VÝZNAMNÉ DOPADY A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Dopad v oblasti ochrany oznamovatelů

Ochrana oznamovatelů byla v posouzení významnosti v účetním období 2024 identifikována jako významná vzhledem ke skutečnému a potenciálnímu pozitivnímu dopadu. Prostřednictvím firemní kultury, která se vyznačuje důvěrou a integritou, dosahuje koncern Volkswagen pozitivního dopadu tím, že posiluje ochotu zaměstnanců a dalších zúčastněných stran v celém hodnotovém řetězci oznamovat neetické chování a pochybení. Tento dopad existuje již dnes a ve střednědobém horizontu má být dále rozšiřován, aby koncern Volkswagen mohl i v budoucnu pozitivně ovlivňovat ochranu oznamovatelů a tímto způsobem nadále podněcoval všechny zúčastněné strany k oznamování nesprávného chování.

Vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem

Ochrana oznamovatelů spadá pod oblast bezúhonnosti a dodržování předpisů, a je proto také součástí strategie koncernu. Kromě zaměstnanců mohou anonymně podávat hlášení prostřednictvím systému pro oznamovatele také třetí strany, a proto se ochrana oznamovatelů vztahuje na celý hodnotový řetězec.

Významnosti dopadů identifikované v rámci posouzení významnosti mají vliv na obchodní model a hodnotový řetězec koncernu. Koncern Volkswagen využívá v oblasti ochrany oznamovatelů různá opatření, aby zdůraznil vliv svých podstatných dopadů na obchodní model a hodnotový řetězec. Jejich cílem je udržet a posílit pozitivní vliv, zejména prostřednictvím školení o systému ochrany oznamovatelů a důsledcích v případě pochybení.

Podrobný popis všech opatření v oblasti korupce a úplatkářství je uveden v části „Opatření: Korupce a úplatkářství".

POLITIKY: OCHRANA OZNAMOVATELŮ

Dodržování zákonných požadavků, interních předpisů, kodexu chování a kodexu chování pro obchodní partnery má v koncernu Volkswagen prioritu. Úspěch koncernu je založen na bezúhonnosti a dodržování předpisů. Abychom tomuto tvrzení dostáli, je důležité dozvědět se o případných pochybeních vlastních zaměstnanců nebo zaměstnanců našich obchodních partnerů a předcházet jim. Z tohoto důvodu zajišťují centrální vyšetřovací kanceláře koncernu Volkswagen provoz nezávislého, nestranného a důvěrného systému pro oznamovatele, který mimo jiné slouží k prověřování případných pochybení zaměstnanců. Systémem oznamování korupce se zabývají různé zásady koncernu Volkswagen, zejména kodex chování a kodex chování pro obchodní partnery, které jsou volně přístupné na internetových stránkách koncernu Volkswagen.

Systém pro oznamovatele (whistleblower)

Systém pro oznamovatele koncernu Volkswagen je klíčovou součástí etiky podnikání a je založen na zásadách ochrany, spravedlnosti a důvěry. Je ústředním kontaktním místem pro oznamování případů protiprávního jednání ze strany zaměstnanců koncernu Volkswagen nebo dodavatelů. Patří sem trestné činy úředníků, korupce, daňové trestné činy, trestné činy proti životnímu prostředí, porušování lidských práv, porušování antimonopolních právních předpisů a právních předpisů v oblasti hospodářské soutěže, praní špinavých peněz a financování terorismu, porušování předpisů o bezpečnosti výrobků a licenčních předpisů a závažná porušení ochrany osobních údajů. Oznamovací kanály systému whistleblowerů jsou rovněž prostředkem pro poskytování informací relevantních z hlediska zákona o povinnosti náležité péče v dodavatelském řetězci (LkSG) o vlastním provozu koncernu nebo dodavatelském řetězci. Systém pro whistleblowery se vztahuje na celý koncern a byl schválen představenstvem koncernu Volkswagen. Cílem tohoto systému je chránit společnost, oznamovatele a všechny, kteří pomáhají odhalovat, vyšetřovat a zastavovat nesprávné jednání a porušování předpisů. Porušení zákazu diskriminace je považováno za závažné porušení pravidel.

Útvary, které působí jako klíčová kontaktní místa (KCP), hrají ústřední roli v procesu oznamování, vyšetřování a sankcionování nesprávného chování zaměstnanců. Tato oddělení jsou často prvním kontaktním místem pro oznámení možného porušení zákonů, předpisů nebo kodexu chování. Mezi kontaktní osoby těchto oddělení patří vedoucí pracovníci pro dodržování předpisů, interní auditoři, zástupci oddělení lidských zdrojů a rozhodovací a eskalační výbory pro bezpečnost výrobků a předpisy o technickém souladu. Jak je uvedeno v koncernové

politice pro systém oznamovatelů, mezi aktivní prvky daného systému patří právní oddělení, interní audit, bezpečnostní oddělení, oddělení lidských zdrojů a oddělení compliance.

Tyto kanály jsou k dispozici nepřetržitě a přijímají hlášení ve všech jazycích, včetně hlášení o rizicích souvisejících s dodavateli a o porušování lidských práv a ekologických norem. Zahrnují online kanál pro hlášení, který přijímá hlášení v různých jazycích, aplikaci, mezinárodní nepřetržitou telefonní linku a externího právníka, který působí jako ombudsman. O kanálech pro podávání zpráv jsou zaměstnanci informováni v rámci všech povinných školení o dodržování předpisů a prostřednictvím dalších komunikačních formátů. Cílem systému pro oznamovatele je prostřednictvím závazných zásad a upravených postupů odvrátit škody, které by společnosti, všem zaměstnancům a dalším zúčastněným stranám vznikly. Za koordinaci a správu tohoto systému odpovídá Centrální vyšetřovací kancelář ve Wolfsburgu.

Zaměstnanci zde zpracovávají oznámení, která se týkají společnosti Volkswagen AG a jejích dceřiných společností bez vlastní vyšetřovací kanceláře, jakož i oznámení, jež se týkají celého koncernu Volkswagen. Nahlášené případy prošetřují zaměstnanci oddělení auditu, bezpečnostního oddělení a právního oddělení. Společnosti AUDI AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) a TRATON SE využívají samostatné vyšetřovací kanceláře a to i pro své dceřiné společnosti. Regionální vyšetřovací kancelář má také Volkswagen (China) Investment Company Ltd., která zpracovává hlášení týkající se čínských dceřiných společností Volkswagen AG a AUDI AG.

V jednotlivých případech pověřuje příslušná kancelář vyšetřováním také nezávislé třetí strany, například právní kanceláře nebo auditorské společnosti. K tomu může dojít zejména v případech, kdy se hlášení týkají členů představenstva nebo jde o mimořádně složité případy – zejména s bezprostředními právními důsledky pro koncern Volkswagen (například u zvláště závažných korupčních trestných činů nebo možného porušení antimonopolního práva a práva hospodářské soutěže).

Nabídku služeb poskytovaných oddělením pro bezúhonnost a dodržování předpisů doplňují události v jednotlivých odděleních. Jedním ze samostatných externích formátů je ComplianceXChange, v jehož rámci si odborníci vyměňují informace s ostatními společnostmi DAX nebo evropskými podniky o různých stěžejních tématech, jako jsou systémy pro oznamovatele a prevence praní špinavých peněz.

Při zpracování hlášení podezřelých aktivit se uplatňuje dedikovaný IT systém, interní kontroly a ověřování více stranami. Ukazatele týkající se systému whistleblowerů jsou pravidelně předkládány představenstvu a dozorčí radě.

Za téma ochrany oznamovatelů je v koncernu Volkswagen zodpovědný koncernový útvar pro bezúhonnost a dodržování předpisů (Integrity & Compliance), spadající pod funkci integrita a právní záležitosti představenstva.

OPATŘENÍ: OCHRANA OZNAMOVATELŮ

Hlavním cílem systému ochrany oznamovatelů je umožnit spravedlivé, transparentní a účinné oznamování a vyšetřování podezření na nesprávné jednání, zejména závažná porušení právních předpisů. Současně by měla být zaručena ochrana oznamovatelů, zaměstnanců a osob, které oznamovatele nebo vyšetřování podporují, jakož i osob, kterých se šetření týká.

Koncernová politika ochrany oznamovatelů se vztahuje na všechny ovládané společnosti a zaměstnance koncernu Volkswagen a musí být zavedena ve všech ovládaných společnostech koncernu. Komplexně upravuje činnost jak vyšetřovacích kanceláří, tak příslušných útvarů při vyšetřování možných porušení dodržování předpisů, oznámených prostřednictvím kanálů systému pro oznamovatele. Obsahuje standardy a obecná procesní pravidla pro zavádění, navrhování a provádění systémů oznamování a interního vyšetřování v koncernu Volkswagen a upravuje kompetence, odpovědnosti a požadavky na spolupráci v rámci koncernu Volkswagen, které je třeba za tímto účelem vymezit. Vyšetřující útvary mohou definovat další předpisy, pokud tato směrnice a její ustanovení nejsou v rozporu s koncernovou směrnicí.

Školení o systému pro oznamovatele

Aby byli všichni zaměstnanci o systému pro oznamovatele řádně informováni, zajišťuje společnost relevantní školení. Součástí školení o dodržování kodexu chování, které je povinné pro všechny zaměstnance, je vysvětlení systému pro oznamovatele a mechanismů jejich ochrany. Na tomto školení jsou rovněž vysvětleny právní důsledky postihu oznamovatelů. Zaměstnanci, kteří by mohli v důsledku své pracovní činnosti často přicházet do styku se závažnými porušeními pravidel, absolvují důkladné školení. Patří sem například zaměstnanci oddělení auditu, bezpečnosti, lidských zdrojů a právních záležitostí nebo zaměstnanci oddělení integrity a právních záležitostí koncernu.

Důsledky pochybení

Prokázané pochybení může být v závislosti na jeho závažnosti sankcionováno napomenutím, důtkou nebo propuštěním. Po závažných porušeních pravidel, která jsou sankcionována, probíhají strukturované analýzy příčin, aby se podobným incidentům v budoucnu zabránilo.

Koncern Volkswagen zaručuje všem oznamovatelům a osobám, které je podporují nebo se podílejí na vyšetřování, ochranu před možnými represemi, které by mohly být důsledkem jejich oznámení. Tato ochrana je stanovena v koncernové politice „Systém pro oznamovatele v koncernu Volkswagen" a popsána v Kodexu chování. Porušení tohoto zákazu diskriminace je považováno za závažné porušení předpisů. Kromě toho koncern Volkswagen prostřednictvím ustanovení této koncernové směrnice zohledňuje mezinárodní právní předpisy týkající se ochrany oznamovatelů, jako je směrnice EU o ochraně oznamovatelů, příslušné vnitrostátní prováděcí právní předpisy a zákon o povinnosti náležité péče v dodavatelském řetězci (LkSG).

CÍLE: OCHRANA OZNAMOVATELŮ

V současné době nejsou v souvislosti s ochranou oznamovatelů definovány žádné měřitelné, na výsledky orientované cíle ve smyslu evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti. Účinnost politik a opatření ve vztahu k pozitivnímu dopadu identifikovanému prostřednictvím posouzení významnosti, které bylo letos provedeno poprvé, není v současné době sledována.

V rámci koncernu Volkswagen probíhá pravidelná komunikace na téma bezúhonnosti a dodržování předpisů, s cílem zvýšit povědomí zaměstnanců o vhodném chování, pravidlech a hodnotách koncernu. Spadá sem také zejména komunikace týkající se systému pro oznamovatele, jako je interní a externí komunikace kanálů pro oznamovatele.

Koncern Volkswagen definoval minimální standardy založené na různých právních a technických požadavcích a osvědčených postupech, které se uplatňují v závislosti na místě působení společnosti – v EU nebo mimo ni. Každá společnost je povinna zkontrolovat, zda existují specifické národní nebo jiné místní právní požadavky, a v případě potřeby přizpůsobit příslušné informace.

Centrální vyšetřovací kancelář připravuje nejméně jednou za čtvrtletí podrobné statistické analýzy o systému oznamovatelů koncernu Volkswagen na celosvětové úrovni, aby bylo zajištěno vyhodnocení rizik a průběžná optimalizace systému řízení shody.

Představenstvo koncernu a výbor pro audit dozorčí rady dostávají jednou za čtvrtletí na svých zasedáních o systému oznamovatelů aktualizovanou statistickou zprávu. Tato zpráva obsahuje údaje o nových oznámeních, jejich kategorizaci a vývoji otevřených případů v Centrální vyšetřovací kanceláři, vyšetřovacích kancelářích jednotlivých značek AUDI AG a TRATON Group a regionální vyšetřovací kanceláři v Číně. Údaje o systému oznamovatelů Porsche AG jsou v pravidelných intervalech předkládány představenstvu společnosti Porsche AG.

KORUPCE A ÚPLATKÁŘSTVÍ

VÝZNAMNÉ DOPADY A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Dopad v oblasti prevence korupce a úplatkářství

Prostřednictvím posouzení významnosti identifikoval koncern Volkswagen v účetním období 2024 skutečný a potenciální pozitivní dopad v oblasti prevence korupce a úplatkářství. Již existující pozitivní dopad koncernu spočívá v tom, že podporuje kulturu integrity a posiluje důvěru zúčastněných stran v celém hodnotovém řetězci prostřednictvím své angažovanosti a účinného systému dodržování předpisů v boji proti korupci a úplatkářství. V tomto úsilí bude pokračovat, aby se daný dopad mohl potenciálně projevit i ve střednědobém horizontu.

Vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem

Dopady identifikované v rámci posouzení významnosti mají vliv na strategii, obchodní model a hodnotový řetězec koncernu. Bezúhonnost a dodržování předpisů jsou základními kameny strategie koncernu pro dosažení trvalého úspěchu podniku. Kodex chování tvoří etický a hodnotový základ pro bezúhonnost a dodržování předpisů v koncernu Volkswagen.

Koncern Volkswagen využívá nástroje systému řízení compliance v boji proti korupci, aby zdůraznil vliv podstatných dopadů na obchodní model, strategii a hodnotový řetězec. Zvláštní pozornost je zde věnována etickým obchodním praktikám, jakož i boji proti korupci a úplatkářství – rovněž v rámci hodnotového řetězce – s cílem udržet a posílit pozitivní dopady.

Opatření v boji proti korupci a úplatkářství jsou součástí strategie koncernu a mohou mít následně vliv na hodnotový řetězec.

Podrobný popis veškerých opatření v oblasti korupce a úplatkářství je uveden v části „Opatření: Korupce a úplatkářství".

POLITIKY: KORUPCE A ÚPLATKÁŘSTVÍ

Koncern Volkswagen se plně zavazuje k zákonnému a odpovědnému jednání a uplatňuje přísnou politiku nulové tolerance vůči korupci. Tato zásada je pevně zakotvena ve firemních hodnotách. Odráží se také ve veřejně přístupné protikorupční směrnici, kodexu chování pro zaměstnance a kodexu chování pro obchodní partnery, a tvoří tak měřítko pro jednání koncernu Volkswagen. Další koncernové zásady stanovují, jak postupovat v případě střetu zájmů, darů a sponzorství nebo výhod ve formě darů či pozvání.

Koncern Volkswagen prošetřuje veškeré náznaky možného porušení příslušných zásad. Cílem je zajistit v rámci koncernu jednání v souladu s předpisy a zákony. Za prošetření nahlášených případů porušení zásad jsou odpovědní vedoucí pracovníci a personální oddělení. V závažných případech jsou konzultovány také vyšetřovací kanceláře. Zaměstnanci, kteří se podílejí na nekalých obchodních praktikách, jsou sankcionováni.

Za problematiku korupce, úplatkářství a prevence praní špinavých peněz odpovídá koncernové oddělení pro bezúhonnost a dodržování předpisů, spadající pod funkci integrita a právní záležitosti představenstva.

OPATŘENÍ: KORUPCE A ÚPLATKÁŘSTVÍ

Písemné pokyny

Kodex chování je k dispozici všem zaměstnancům koncernu Volkswagen a třetím osobám na internetových stránkách koncernu. Kromě toho komunikační tým pro bezúhonnost a dodržování předpisů zajišťuje informační a komunikační činnosti, například osvětové kampaně, školení formou dokumentů a dialogu, informační bulletiny a interaktivní hry, to vše s cílem zvýšit povědomí o tématech bezúhonnosti a dodržování předpisů.

Základem aktivit na téma prevence korupce je politika koncernu týkající se výhod a darů, která stanoví jasná pravidla pro nakládání s dary, pozvánkami a jinými výhodami. Pomáhá také předcházet střetu zájmů i zdání nepřípustného ovlivňování. Cílem těchto aktivit je zajistit, aby obchodní praktiky koncernu Volkswagen byly co nejtransparentnější a v souladu s platnými předpisy.

Poradenství

Informační středisko oddělení pro bezúhonnost a dodržování předpisů (Integrity & Compliance) se stalo ústředním poradenským centrem. Daný tým je možné kontaktovat osobně, e-mailem nebo prostřednictvím aplikace Volkswagen 360°. Odpovídá na dotazy týkající se bezúhonnosti a dodržování předpisů, zejména kodexu chování a boje proti korupci, a úzce komunikuje s ostatními poradními orgány koncernu.

Školení a certifikace

Aby se předešlo rizikům korupce, jsou pravidelně prováděna komunikační a školicí opatření zaměřená na boj proti korupci. Tato opatření se nezabývají pouze zákazem korupce a jednáním s úředníky a volenými zástupci, ale zahrnují také témata prevence praní špinavých peněz. Podrobný popis školení koncernu Volkswagen o dodržování předpisů je uveden v části „Školení".

Zaměstnanci od vyššího managementu výše jsou každé dva roky certifikováni ohledně znalosti kodexu chování. Podpisem certifikátu potvrzují svou znalost kodexu a povinnost hlásit případný střet zájmů a závažná porušení předpisů.

Hloubková prověrka (due diligence) obchodních partnerů

V rámci hloubkové prověrky (due diligence) obchodních partnerů (BPDD) je bezúhonnost obchodních partnerů se zaměřením na boj proti korupci prověřována na základě hodnocení rizik. Prověřování se provádí před navázáním obchodního vztahu a pokračuje po celou dobu trvání obchodního vztahu. Včasnou identifikací potenciálních rizik lze zavést preventivní a reaktivní opatření ke zmírnění rizik, aby byla zajištěna spolehlivost a stabilita obchodních vztahů.

Podstatnou součástí je také automatizované denní monitorování bezúhonnosti obchodních partnerů. Kromě toho jsou obchodní partneři na základě rizik podrobeni dalším kontrolám, například auditům. Podpora obchodních partnerů ohledně potřebných standardů a dodržování předpisů probíhá různými formami, například v podobě dialogu. Při provádění due diligence obchodních partnerů podporuje prodejní subjekty s provozní odpovědností koncernové oddělení pro bezúhonnost a dodržování předpisů. Tato podpora zahrnuje pravidelné mediální screeningy, hodnocení rizik, kontroly sankčních seznamů a identifikaci varovných signálů týkajících se obchodních partnerů. Koncern Volkswagen ověřuje, zda obchodní partneři disponují systémem dodržování předpisů (CMS), případně zda mají zavedena opatření k zajištění shody. Cílem je včas identifikovat rizika porušení zákona a nedodržování etických norem, vyhnout se rizikovým obchodním partnerům a definovat opatření k minimalizaci rizik a tato u obchodních partnerů implementovat. V jednotlivých případech jsou obchodní partneři kontaktováni přímo za účelem řešení potenciálních porušení. Pokud to není možné, nenavážeme obchodního vztah nebo jej v mezích zákona ukončíme. Dotyčný obchodní partner může být zařazen na černou listinu, která mu znemožňuje obchodovat s koncernem Volkswagen, jeho značkami a společnostmi.

Kromě automatizovaného průběžného sledování bezúhonnosti obchodního partnera pomocí due diligence je sledováno také provádění případných opatření ke zmírnění rizik, která byla s obchodním partnerem dohodnuta před uzavřením smlouvy. Dále jsou obchodní partneři pravidelně vyhodnocováni, aby se určilo, zda nejsou k zajištění vyhovujícího a zákonného obchodního vztahu zapotřebí další opatření, mimo jiné zejména dialog týkající se dodržování předpisů, kontrola na místě, nebo externí audit. V případě potřeby jsou tato opatření přijímána ve spolupráci s odpovědnými pracovníky pro dodržování předpisů v rámci přístupu založeného na riziku.

Postup při porušení předpisů

V případě porušení ze strany zaměstnanců dojde k důslednému objasnění skutkového stavu a – pokud to bude nutné – k uložení sankcí dotyčným zaměstnancům. Podezřelé případy lze kdykoli důvěrně a také anonymně oznámit prostřednictvím systému pro oznamovatele v rámci celého koncernu. Tyto případy jsou důkladně prošetřeny příslušnými vyšetřovacími kancelářemi, které fungují nezávisle na vedení společnosti.

Koncern Volkswagen provádí vyšetřování vyšetřování po pečlivém posouzení a v případě konkrétních náznaků porušení pravidel s maximální důvěrností. Platí přitom presumpce neviny. Dotčené osoby jsou co nejdříve vyslechnuty a jejich jména jsou očištěna, pokud byly obviněny neprávem. Prokázané pochybení může být v závislosti na jeho závažnosti sankcionováno napomenutím, důtkou nebo propuštěním. Po závažných porušeních pravidel, která jsou sankcionována, probíhají strukturované analýzy příčin, aby se podobným incidentům v budoucnu zabránilo.

Představenstvo koncernu a výbor pro audit dozorčí rady dostávají jednou za čtvrtletí na svých zasedáních o systému oznamovatelů aktualizovanou statistickou zprávu. Tato zpráva obsahuje souhrnné údaje za vyšetřovací kanceláře a přehled závažných porušení pravidel, jež byla v příslušném čtvrtletí sankcionována.

Školení

Koncern Volkswagen nabízí svým zaměstnancům a dodavatelům následující školicí programy na téma korupce a úplatkářství:

Školení zaměstnanců koncernu Volkswagen

Boj proti korupci

Volkswagen uplatňuje přísnou politiku nulové tolerance vůči jakékoli formě aktivní nebo pasivní korupce. Společnosti s vysokou mírou rizika podle ICRA jsou povinny provádět pro své zaměstnance školení v oblasti boje proti korupci. Toto školení zahrnuje speciální moduly zaměřené na jednání s úředníky a volenými zástupci a na nakládání s dary.

V rámci koncernu Volkswagen jsou na úrovni podniku definovány funkce, které jsou vzhledem ke svým úkolům a odpovědnostem vystaveny zvýšenému riziku korupce a úplatkářství. V koncernu tvoří tyto funkce společnosti, kterým je podle ICRA přiřazen profil vysokého rizika. Takové společnosti jsou v kontextu evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti považovány za rizikové funkce. Školení v oblasti boje proti korupci a praní špinavých peněz je ve funkcích definovaných jako rizikové pro koncern Volkswagen realizováno ze 100 %. V Porsche AG jsou funkce, které jsou vzhledem ke svým úkolům a odpovědnostem vystaveny zvýšenému riziku korupce a úplatkářství, definovány na úrovni společnosti. Pokud jde o protikorupční opatření, jedná se mimo jiné o společnosti, které pravidelně zaměstnávají nepřímé pracovníky. V rizikových funkcích definovaných pro Porsche AG pro boj proti korupci bylo zavedeno 97,3 % školicích programů.

Součástí cílové skupiny povinného školení o bezúhonnosti a dodržování předpisů jsou zásadně členové představenstva. Kromě toho po svém jmenování absolvují jednorázové, hloubkové a osobní školení ohledně kodexu chování, boje proti korupci a prevence praní špinavých peněz. Za provedení tohoto jednorázového školení odpovídá příslušný pracovník pro bezúhonnost a dodržování předpisů.

V účetním období 2024 bylo pro členy dozorčí rady uspořádáno podrobné školení na téma prevence korupce.

Prevence praní špinavých peněz

Společnosti s vysokou mírou rizika podle ICRA musí zajistit školení o prevenci praní špinavých peněz se zaměřením na řešení rizik praní špinavých peněz. Za formu školení odpovídají příslušné společnosti.

Školení dodavatelů

Školení o kodexu chování pro obchodní partnery na téma boje proti korupci a prevence praní špinavých peněz je k dispozici také obchodním partnerům z oblasti prodeje a nákupu. Kodex chování pro obchodní partnery je součástí smluv s dodavateli a poskytovateli služeb od roku 2020.

CÍLE: KORUPCE A ÚPLATKÁŘSTVÍ

Ve vztahu ke korupci a úplatkářství nejsou definovány žádné měřitelné, na výsledek orientované cíle ve smyslu evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti. Účinnost politik a opatření ve vztahu k pozitivním dopadům identifikovaným prostřednictvím posouzení významnosti, které bylo letos provedeno poprvé, není v současné době sledována. Interní hodnocení rizik compliance u společností v koncernu Volkswagen (s výjimkou Porsche AG, která provádí vlastní analýzu rizik) je prováděno s cílem dosáhnout řízení preventivních opatření na základě rizik. ICRA slouží k systematické identifikaci, hodnocení a minimalizaci compliance rizik – včetně korupčních rizik. Po analýze rizik s přihlédnutím k různým faktorům, jako jsou geografická rizika, odvětvová specifika a incidenty z minulosti, jsou ve společnostech implementovány balíčky opatření k cílené prevenci dle míry rizik. U koncernových společností s vysokou mírou rizika probíhají externí audity týkající se provádění a účinnosti preventivních opatření.

UKAZATEL: KORUPCE A ÚPLATKÁŘSTVÍ

V roce 2024 obdržely vyšetřovací kanceláře celkem 3 555 oznámení, z nichž většina nebyla anonymní nebo byla anonymní s možností kontaktovat oznamovatele. Evidován je rovněž celkový počet a druh zjištěných případů korupce. Řadí se k nim případy korupce, úplatkářství, podvody, vydírání, tajné dohody a praní špinavých peněz. Odsouzení zaměstnanců koncernu za porušení protikorupčních a protiúplatkářských zákonů, kterých se dopustili při výkonu práce pro koncern, jsou zohledňována, pokud a v rozsahu, v jakém je koncern o příslušných odsouzeních informován. Pokuty se vykazují, pakliže přímo souvisejí s takovým odsouzením. Za účetní období 2024 je známo odsouzení jednoho bývalého zaměstnance koncernu za porušení předpisů proti korupci a úplatkářství. Zakládá se na porušení předpisů a vyšlo najevo v roce 2022; tento bývalý zaměstnanec opustil společnost v roce 2021. Za účetní období 2024 si koncern není vědom existence žádných dalších pokut souvisejících s odsouzením pracovníků.

KORUPCE A ÚPLATKÁŘSTVÍ

		OVLÁDANÉ SPOLEČNOSTI
Případy korupce nebo úplatkářství zjištěné v účetním období roku 2024 (včetně podvodů, vydírání, tajných dohod a praní špinavých peněz)	Počet	5
Odsouzení za porušení protikorupčních a protiúplatkářských zákonů v roce 2024	Počet	1

ZASTUPOVÁNÍ POLITICKÝCH ZÁJMŮ A LOBBING

VÝZNAMNÉ DOPADY A RIZIKA A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Dopad v oblasti zastupování politických zájmů a lobbing

Koncern Volkswagen je aktivním účastníkem různých sítí odborníků a osob s rozhodovací pravomocí, které mají významný vliv na hospodářské podmínky a společensko-politickou agendu.

Politická angažovanost koncernu byla v rámci posouzení významnosti provedeného v účetním období 2024 identifikována jako významná prostřednictvím skutečného pozitivního dopadu. Volkswagen pozitivně ovlivňuje zaměření na udržitelnou mobilitu prostřednictvím lobbistických aktivit, zejména v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce, ale také ve vlastních provozech.

Finanční riziko v oblasti zastupování politických zájmů a lobbingu

V souvislosti se zastupováním politických zájmů a lobbingem koncernem Volkswagen bylo zjištěno významné riziko menšího vlivu na politické rozhodovací procesy. Klesající společenský význam automobilového průmyslu nebo právní omezení lobbistických aktivit v nadcházejících letech by mohly přispět ke snížení vlivu Volkswagenu na politické rozhodovací procesy.

V důsledku toho může být koncern Volkswagen negativně ovlivněn politickými rozhodnutími, aniž by měl možnost (včas) aktivně zasáhnout. Z toho mohou vyplývat negativní regulační důsledky, jež ovlivní dlouhodobou obchodní činnost a ziskovost koncernu, například kvůli zvýšení výdajů na splnění nových právních požadavků.

Vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem

Relevantní pozitivní dopad a riziko identifikované v rámci posouzení významnosti mají vliv na obchodní model, strategii a hodnotový řetězec koncernu. Koncern Volkswagen využívá různá opatření v oblasti lobbingu, aby zdůraznil vliv významného pozitivního dopadu, resp. reagoval na významná rizika pro svůj obchodní model, strategii a hodnotový řetězec. Kromě tzv. politiky jednotného hlasu (one-voice policy) využíváme také lobbing, hodnocení rizik a strategické prognózy.

Strategická obchodní rozhodnutí koncernu mohou ovlivnit možnosti lobbingu. Volkswagen zastupuje své zájmy po celém světě. Jejich prosazování souvisí s politickými rozhodnutími a má vliv na obchodní model a hodnotový řetězec.

Obchodní model a hodnotový řetězec koncernu Volkswagen jsou navíc ze své podstaty ovlivňovány strukturálními změnami a geopolitickým vývojem.

Podrobný popis všech opatření týkajících se zastupování politických zájmů a lobbingu je uveden v části „Opatření: zastupování politických zájmů a lobbing".

POLITIKY: ZASTUPOVÁNÍ POLITICKÝCH ZÁJMŮ A LOBBING

Z pozice společenského aktéra může koncern Volkswagen jako součást politického zastupování zájmů, tedy lobingu, cíleně prosazovat vlastní pozice v rozhodovacích procesech, například při přípravě legislativních návrhů. Lobbing je prováděn centrálně a v souladu se zásadami otevřenosti, transparentnosti a odpovědnosti. Neutralita v jednání s politickými stranami a zúčastněnými stranami je pro koncern Volkswagen standardní praxí. Jakékoli nekalé ovlivňování politiky a legislativy je v rozporu s kodexem chování koncernu Volkswagen a není přípustné.

Zastupování politických zájmů je mimo jiné zakotveno v interní směrnici koncernu pro veřejné záležitosti a ve veřejně přístupných zásadách a pokynech (včetně přílohy) pro veřejné záležitosti. Tyto zásady jsou určeny pro značky a společnosti koncernu Volkswagen a jejich politické zástupce. Požadavky koncernové politiky musí být implementovány do vlastních předpisů každé společnosti. Odpovědnost za procesy týkající se politiky jednotného hlasu v rámci koncernové směrnice pro veřejné záležitosti souvisí s utvářením vnějších vztahů koncernu a připadá zejména na vedoucího oddělení pro veřejné záležitosti. Daný pracovník pravidelně informuje představenstvo o stavu a sděleních týkajících se zastupování politických zájmů v koncernu. V rámci své funkce předsedy řídicího výboru pro veřejné záležitosti napříč značkami může vedoucí oddělení pro veřejné záležitosti v případě potřeby eskalovat témata na představenstvo, s cílem stanovit pozici koncernu.

Cílem politiky jednotného hlasu je definovat standardizované, koordinované a závazné stanovisko k politickým otázkám relevantním z hlediska koncernu. Tento postoj je celosvětově komunikován prostřednictvím konzistentních sdělení koncernu, značek a společností příslušným adresátům. Výsledkem je, že zájmy koncernu jsou reprezentovány stejným, interně dohodnutým obsahem, cíli a prohlášeními. Cílem koncernové směrnice je zajistit transparentní zastupování politických zájmů v politických rozhodovacích procesech. Splnění zákonných požadavků a zahrnutí dalších očekávání externích zúčastněných stran je prostřednictvím uvedených zásad sdělováno všem ovládaným společnostem. Tímto způsobem se má předcházet finančním a právním rizikům, jakož i ztrátě důvěry a rizikům poškození pověsti. Kromě toho je třeba minimalizovat nebo zabránit možnému vyloučení z veřejných zakázek z důvodu přísných předpisů a/nebo nedodržení politických povinností.

Při jednání s veřejnými činiteli a volenými zástupci platí přísné vnitrostátní a mezinárodní předpisy o prevenci korupce. Vnitřní směrnice o poskytování výhod je plně zohledňují.

Jako společenský aktér poskytuje koncern Volkswagen dary a sponzoring na sociální účely. Dary představují dobrovolné příspěvky bez nároku na odměnu, zatímco sponzoring je založen na smluvně dohodnuté odměně. Aby se předešlo střetu zájmů a zajistilo se jednotné chování v rámci koncernu, jsou dary a sponzoring povoleny pouze v rámci příslušného právního systému a v souladu s platnými interními požadavky. Podléhají rovněž schvalovacímu procesu.

Koncern Volkswagen podporuje peněžními či věcnými dary také vědecké, charitativní nebo kulturní účely. Dary jsou poskytovány pouze organizacím, které jsou uznány jako charitativní nebo jsou oprávněny přijímat dary podle zvláštních předpisů.

Koncern Volkswagen usiluje o vytváření udržitelných a ekologických výrobků a výrobních zařízení šetřících zdroje. Zavázal se proto k ambiciózním, avšak ekonomicky realizovatelným cílům v oblasti životního prostředí a klimatu. K tomu jsou třeba funkční směrnice v různých tematických oblastech.

Aktuální oblasti, na které se koncern Volkswagen zaměřuje, jsou následující:

- Podpora e-mobility
  Koncern Volkswagen je přesvědčen, že pro dosažení cílů v oblasti klimatu je zásadní podpora e-mobility, která vyžaduje zejména dobře udržovanou dobíjecí infrastrukturu. Její rozšiřování je třeba urychleně a závazně prosazovat.
  Volkswagen považuje podpůrné nástroje v počátečních fázích náběhu za důležitý prvek pro úspěch e-mobility, aby se posílilo přijetí elektromobilů na trhu.
  Kromě toho by se měly dále rozvíjet a využívat alternativní a nízkouhlíkové pohonné hmoty k dekarbonizaci odvětví dopravy, konkrétně vozového parku.
- Předpisy týkající se baterií
  Vzhledem ke strategickému zaměření koncernu Volkswagen jsou pro něj mimořádně důležité předpisy týkající se baterií. Týkají se mimo jiné faktorů, resp. systémů a metodik pro stanovení uhlíkové stopy baterií, které by měly být flexibilní a spravedlivé.
- Regulovaný obchod
  Jako nadnárodní podnik spoléhá koncern Volkswagen na otevřený regulovaný mezinárodní obchod. Domníváme se, že opatření omezující obchod, jako je zavádění vyrovnávacích cel/ochranných cel, jsou obecně nevhodná k posílení dlouhodobé konkurenceschopnosti automobilového průmyslu. Namísto toho je třeba automobilový průmysl v jeho transformaci podpořit vhodným regulačním prostředím a vytvořením konkurenceschopných struktur. Využívání existujících obchodních dohod a partnerství, stejně jako uzavírání nových, může přispět k minimalizaci obchodních překážek a narušení hospodářské soutěže. Koncern Volkswagen toto podporuje.
- Kybernetická bezpečnost, data a digitalizace
  Kybernetická bezpečnost, digitalizace a umělá inteligence jsou v současné době hlavními tématy v automobilovém průmyslu. Volkswagen se zasazuje o odpovědné nakládání se všemi typy dat a prosazuje přístup k údajům o vozidlech jako základ pro vytváření nových hodnot na základě stávajících zákonů.

- Automatizované řízení
  Autonomní řízení se stane nedílnou součástí vývoje budoucí mobility. Aby se vývoj v této oblasti posunul kupředu, je podle koncernu Volkswagen nutné vytvořit standardizované předpisy a odstranit omezení.
- Politika v oblasti klimatu a emisí
  Cílem koncernu Volkswagen je vyvíjet udržitelné výrobky a výrobní zařízení, které jsou šetrné k životnímu prostředí a účinně využívají zdroje. Proto jsme se zavázali k ambiciózním, ale ekonomicky únosným cílům v oblasti životního prostředí a klimatu. Koncern je přesvědčen, že to vyžaduje mimo jiné prakticky proveditelné směrnice v různých tematických oblastech, jako je míra recyklace a předpisy o ukončení životnosti.
- Konkurenceschopnost automobilového průmyslu
  Koncern Volkswagen se zavázal k posílení ekonomiky a snížení byrokracie v automobilovém průmyslu v EU. Cílem je nejen urychlit inovace, ale také je rozšířit pro průmyslovou výrobu. Průmysl musí mít k dispozici levnější energii. Je důležité diverzifikovat zdroje surovin a uzavírat partnerství se třetími zeměmi. Kromě toho nesmí regulace nebo byrokracie znevýhodňovat evropské podniky.

Volkswagen AG (R001681), Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (R001768), TRATON SE (R001565), Volkswagen Financial Services AG (R001704), PowerCo (R006923), AUDI AG (R001702), MAN Truck & Bus SE (R001638), Cariad (R006271), MOIA (R000349), MAN Energy Solutions SE (R001653) a Volkswagen Group Charging GmbH (R001890) jsou zapsány v registru lobbistů německého Spolkového sněmu.

Společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft (reg. číslo: 6504541970-40), Scania AB (publ) (reg. číslo: 3305029916-47), MAN Energy Solutions SE (reg. číslo: 101247832736-33) a MAN Truck & Bus SE (reg. číslo: 06093891220-52) jsou zapsány v evropském registru transparentnosti.

OPATŘENÍ: ZASTUPOVÁNÍ POLITICKÝCH ZÁJMŮ A LOBBING

Ve vykazovaném období zavedl koncern Volkswagen různá opatření, jež se budou uplatňovat i do budoucna. Slouží k řízení a zajištění konzistentnosti politického zastupování zájmů koncernu.

Lobbing

Oddělení pro řízení veřejných zájmů koncernu Volkswagen se s ohledem na podporu jeho strategie snaží ovlivňovat relevantní politický rámec. Aktivní lobbing vychází především z pravidelné činnosti spolků a kontaktu s politickými činiteli prostřednictvím centrály nebo externích kanceláří. Cílem oddělení je dosáhnout celosvětově standardizovaného řízení a konzistence při vnějším zastupování politických zájmů koncernu.

Hodnocení rizik a strategická prognóza

V rámci hodnocení rizik koncern Volkswagen identifikoval a vyhodnotil relevantní politický vývoj a regulační opatření. Doporučená opatření pro vedení koncernu byla odvozena se zapojením sítě tvůrců politiky, externích sítí a prostřednictvím práce ve sdruženích, tematické odpovědnosti a prioritních trhů.

Politika jednotného hlasu

Podrobný popis politiky jednotného hlasu je uveden v části „Politiky: Zastupování politických zájmů a lobbing".

Politika jednotného hlasu koncernu Volkswagen je organizována prostřednictvím koncernových směrnic a směrnic jednotlivých značek, koncernového řídícího výboru pro veřejné záležitosti, směrnic pro lobbing a informačních a hlasovacích procesů (skupinové hovory, pravidelné konferenční hovory). Tento přístup zohledňuje požadavky právních předpisů, jako je registr lobbistů německého Spolkového sněmu nebo předpisy EU, například CSRD nebo nařízení EU o zahraničních dotacích. Kromě toho jsou zahrnuty požadavky vyplývající z hodnocení ESG nebo z jiných procesů.

Pokud jde o koncernovou politiku, všechny ovládané společnosti jsou povinny ji ve stanovené lhůtě implementovat. Není-li společnost schopna politiku zavést, musí o tom informovat.

CÍLE: ZASTUPOVÁNÍ POLITICKÝCH ZÁJMŮ A LOBBING

Ve vztahu k lobbistickým aktivitám nejsou definovány žádné měřitelné, na výsledek orientované cíle ve smyslu evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti. Účinnost politik a opatření ve vztahu k pozitivnímu dopadu a riziku zjištěnému prostřednictvím posouzení významnosti, které bylo letos provedeno poprvé, není v současné době sledována.

Cíle v oblasti veřejných záležitostí jsou charakterizovány interními úkoly řízení koncernu a podpůrnými činnostmi. Řízení a důslednost lobbingu v koncernu jsou rozhodující z hlediska zajištění jednotné a strategické komunikace směrem k tvůrcům politik a nevládním organizacím (NGO). Koncern musí samozřejmě zajistit splnění všech zákonných požadavků. Kromě toho je ve zvláštních případech poskytována operativní podpora všem segmentům koncernu v úředních procesech, čímž je zajištěno cílené a efektivní jednání.

UKAZATEL: ZASTUPOVÁNÍ POLITICKÝCH ZÁJMŮ A LOBBING

Celkové finanční příspěvky na politickou činnost zahrnují přímé a nepřímé finanční příspěvky koncernu a peněžní hodnotu věcných příspěvků. Přímé příspěvky jsou ty, které byly poskytnuty přímo politickým stranám, jejich voleným zástupcům nebo osobám usilujícím o politickou funkci. Nepřímé příspěvky představují dary například lobbistům nebo sdružením, která jsou spojena s určitými politickými stranami nebo kauzami nebo je podporují. Celkový objem finančních příspěvků na politickou činnost nebyl rozdělen podle regionů, neboť tyto dary nebyly s výjimkou USA poskytnuty. Údaje obsažené v této zprávě se liší od záznamů v tzv. lobbistických registrech z důvodu specifických definic v evropských standardech pro podávání zpráv o udržitelnosti. Tato zpráva proto neobsahuje veškeré údaje ze záznamů v lobbistických registrech.

Hodnota finančních a věcných politických příspěvků poskytnutých přímo i nepřímo plně konsolidovanými společnostmi činila v účetním období roku 2024 celkem 92 tis. €.

ŘÍZENÍ VZTAHŮ S DODAVATELI A PLATEBNÍ POSTUPY

VÝZNAMNÉ DOPADY A JEJICH VZÁJEMNÝ VZTAH SE STRATEGIÍ A OBCHODNÍM MODELEM

Dopad v oblasti řízení vztahů s dodavateli a platebních postupů

Obchodní partneři koncernu Volkswagen se podílejí na utváření úspěchu koncernu. Kooperativní chování vytváří trvalé obchodní vztahy, které se vyznačují vzájemnou výhodností.

V rámci posouzení dvojí významnosti byl identifikován skutečný a potenciální pozitivní dopad v souvislosti s řízením vztahů s dodavateli. Férové obchodní chování koncernu Volkswagen má pozitivní dopad na partnerské a důvěryhodné obchodní vztahy s dodavateli v rámci hodnotového řetězce. Tuto důvěru je třeba dlouhodobě udržovat.

Vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem

Koncern Volkswagen usiluje o to, aby byl do roku 2040 schopen prokázat, že z hlediska tržeb má více než 95 % přímých dodavatelů pozitivní hodnocení udržitelnosti (S-Rating). Rámec pro to poskytuje koncernová strategie udržitelnosti *regenerate+*, jejímž cílem je odpovědně koncipovat dodavatelský řetězec koncernu Volkswagen, minimalizovat rizika a zajistit pozitivní přínos pro všechny partnery.

Dopady zjištěné v rámci posouzení významnosti mají vliv na obchodní model, strategii a hodnotový řetězec koncernu.

Koncern Volkswagen využívá různá opatření v oblasti řízení dodavatelských vztahů, aby reagoval na vliv svých významných dopadů na obchodní model, strategii a hodnotový řetězec. Umožňují mu udržovat a posilovat pozitivní dopady, zejména prostřednictvím kodexu chování pro obchodní partnery, specifikací a hodnocení S-Rating.

Všechna opatření v oblasti řízení vztahů s dodavateli jsou podrobně popsána v části „Politiky, opatření a cíle: Řízení vztahů s dodavateli a platební postupy".

POLITIKY, OPATŘENÍ A CÍLE: ŘÍZENÍ VZTAHŮ S DODAVATELI A PLATEBNÍ POSTUPY

Z pozice jednoho z největších světových výrobců automobilů má koncern Volkswagen značnou odpovědnost vůči svým partnerům, zúčastněným stranám a společnosti. Volkswagen si svou odpovědnost uvědomuje a zároveň považuje za nezbytné utvářet také pozitivní dopad. Holistický přístup koncernové strategie udržitelnosti *regenerate+* je základem pro rozvoj udržitelnosti ve spolupráci s partnery a zúčastněnými stranami.

Systém odpovědného dodavatelského řetězce

Klíčovým prvkem strategie nákupu koncernu Volkswagen je systém odpovědného dodavatelského řetězce (systém ReSC). Začíná ještě před uzavřením smluvního vztahu, tj. před sjednáním konkrétních dodacích lhůt a kupních cen. Cílem této politiky je předcházet lidskoprávním, sociálním nebo environmentálním rizikům a minimalizovat je a čelit jim preventivními a reaktivními zmírňujícími opatřeními. Systém ReSC a jeho součásti jsou podrobně popsány v kapitole „Pracovníci v hodnotovém řetězci".

Vychází z následujících standardních opatřeních:

Analýza rizik v souladu se systémem odpovědného dodavatelského řetězce

Prvním krokem systému ReSC je pravidelná analýza rizik. Provádí se před zadáním zakázky na základě obchodních modelů přímých dodavatelů a zohledňuje interní a externí údaje o lidskoprávních a environmentálních rizicích. Na základě klasifikace rizik je dodavateli přidělen soubor opatření k prevenci a zmírnění zjištěných negativních dopadů.

Postup hloubkové prověrky (due diligence) obchodních partnerů

Podrobný popis činností prověřování bezúhonnosti obchodních partnerů naleznete v části „Opatření: Korupce a úplatkářství".

V první třetině účetního období 2024 spadal nákup do hloubkové prověrky obchodních partnerů. Od dubna 2024 byl proces upraven a nahrazen průběžným prověřováním informací v médiích.

Objednávání produktů a služeb je v kompetenci příslušné nákupní organizace jednotlivých značek a společností a musí být zmapováno a koordinováno v rámci koncernových výborů a systémů v souladu s platnými předpisy.

Kodex chování pro obchodní partnery

Kodex chování pro obchodní partnery je klíčovým opatřením na podporu férového chování podniků v koncernu Volkswagen. Stanovením jasných očekávání ohledně chování obchodních partnerů s ohledem na lidská práva, životní prostředí, sociální standardy a dodržování předpisů podněcuje koncern transparentnost a spolehlivost. Posiluje se tak důvěra v obchodní partnerství a jejich dlouhodobou stabilitu.

Kodex chování pro obchodní partnery je závazný pro dodavatele, obchodní partnery a všechny ostatní B2B obchodní partnery, kteří udržují obchodní vztahy s koncernem Volkswagen. Témata udržitelného rozvoje, jež jsou pokládána za významná, pak mohou být zohledněna i v dodavatelském řetězci.

Specifikace

Kromě kodexu chování pro obchodní partnery existují další požadavky na dodavatele specifické pro jednotlivé produkty. Jsou uvedeny ve specifikacích a stanovují způsob, jakým musí být určité produkty vyráběny. Mezi požadavky specifikací patří například dosažení maximální transparentnosti v dodavatelských řetězcích kobaltu, niklu, lithia a přírodního grafitu používaných v bateriových článcích.

U projektů nových vozidel hodlá koncern Volkswagen v budoucnu stanovit emise CO_2 jako technickou charakteristiku příslušných komponent. To znamená, že dodavatelům budou pro emise stanoveny závazné cíle, jejichž splnění musí být na požádání prokázáno. Pouze dodavatelé, kteří budou vyrábět produkty v souladu s danými specifikacemi, budou považováni za způsobilé k získání zakázky.

Specifikace mají status průběžného opatření.

Hodnocení udržitelnosti

Hodnocení udržitelnosti (S-Rating) je v koncernu Volkswagen zavedeným procesem od roku 2019. Jedná se o standardizovaný nástroj platný pro celý koncern, který se používá k přezkumu výkonnosti dodavatelů s vysokým rizikem udržitelnosti v oblasti životního prostředí, sociálních záležitostí a integrity, zaměřený na zmírnění rizik.

Koncern Volkswagen si stanovil cíl, že do roku 2040 bude více než 95 % přímých dodavatelů (dle tržeb) disponovat pozitivním hodnocením udržitelnosti. Toho se snaží docílit prostřednictvím koncernové iniciativy *regenerate+*, která napomáhá odpovědně koncipovat dodavatelský řetězec koncernu Volkswagen, minimalizovat rizika a zajistit pozitivní přínos pro všechny partnery. Uvedených 95 % dodavatelů by zároveň mělo mít certifikovaný systém environmentálního managementu, například ISO 14001 nebo EMAS.

Jako prozatímní cíl si Volkswagen stanovil, že do roku 2025 by měl podíl tržeb generovaných přímými dodavateli s pozitivním hodnocením odpovídat 85 % z celkového objemu zakázek. Plnění cíle je průběžně přezkoumáváno a monitorováno pomocí koncernového programu TOP 10.

UKAZATEL: PLATEBNÍ POSTUPY

Platební podmínky ve vztahu k dodavatelům jsou upraveny ve standardních nákupních podmínkách společnosti Volkswagen AG a ostatních koncernových společností. Jsou veřejně dostupné na adrese: https://www.vwgroupsupply.com/one-kbp-pub/en/kbp_public/information/procurement_conditions_new/procurement_conditions_new.html. U dodavatelů společnosti Volkswagen AG se platba provádí do 30 dnů. Obchodní podmínky značek a společností na trzích a v regionech relevantních z hlediska koncernu Volkswagen stanoví odlišné platební podmínky, vždy v souladu s vnitrostátními právními předpisy. Platební lhůty se v těchto případech pohybují od 30 do 120 dnů. Obecně se uplatňují standardní platební podmínky, nicméně jsou možné individuální odchylky v rámci vyjednané dohody. Pro určitou skupinu dodavatelů standardní odchylky neexistují. Koncern Volkswagen hradí své závazky v rámci výše popsaných platebních podmínek.

V průměru trvá koncernu Volkswagen úhrada faktur 53 dní. Tato informace byla pro koncern Volkswagen vypočtena na základě následující definice počtu dnů splatnosti (DPO), která se používá i pro účely vnitřní kontroly:

$$\frac{\textbf{Závazky}^{12}\ \textbf{k 31. prosinci}}{\textbf{Tržby v účetním období}} \times 365$$

K 31. prosinci 2024 probíhalo proti velkým veřejně obchodovaným německým společnostem koncernu Volkswagen malé množství soudních zkrácených řízení z důvodu pozdních plateb, proti nimž dosud nebyly podány žádné námitky. Probíhající soudní řízení z důvodu opožděných plateb řeší právní oddělení, přičemž částky, kterých se to týká, nebyly k danému datu významné.

[12] Závazky zahrnují kromě obchodních závazků také jednotlivé dlouhodobé a krátkodobé ostatní závazky.

Příloha ke zprávě o udržitelnosti

ZVEŘEJŇOVÁNÍ INFORMACÍ O NÁLEŽITÉ PÉČI

INDEX NÁLEŽITÉ PÉČE VE ZPRÁVĚ O UDRŽITELNOSTI

Základní prvky náležité péče	Oddíl
Zahrnutí náležité péče do řízení, strategie a obchodního modelu.	> „Řízení udržitelnosti“ > „Aspekty související s udržitelností v systému odměňování členů představenstva společnosti Volkswagen AG“ > Ostatní prvky příslušných tematických standardů
Zapojení dotčených zúčastněných stran do všech klíčových kroků hloubkové kontroly.	> „Zájmy a názory zúčastněných stran“ > „Řízení udržitelnosti“ > „Postup a výsledky posouzení dvojí významnosti“ > Ostatní prvky příslušných tematických standardů
Identifikace a hodnocení nepříznivých dopadů.	> „Postup a výsledky posouzení dvojí významnosti“ > Ostatní prvky příslušných tematických standardů, kde byly identifikovány významné nepříznivé dopady
Přijetí opatření k řešení těchto nepříznivých dopadů.	> Popis opatření v tematických standardech, kde byly identifikovány významné nepříznivé dopady.
Sledování účinnosti těchto snah a komunikace o nich.	> Popis v tematických standardech ohledně toho, zda a jak je sledována účinnost těchto snah a jak je to komunikováno

INDEXY ESRS

INDEX POŽADAVKŮ NA ZVEŘEJŇOVÁNÍ INFORMACÍ ESRS

		Kapitola/oddíl zprávy	Číslo stránky (od)
ESRS 2 – Obecné informace		Obecné informace	
BP-1	Obecný základ pro přípravu prohlášení o udržitelnosti	O této zprávě o udržitelnosti	229
BP-2	Zveřejňování informací ve vztahu ke specifickým okolnostem	O této zprávě o udržitelnosti	229
GOV-1	Úloha správních, řídicích a dozorčích orgánů	Informace o představenstvu a dozorčí radě	243
GOV-2	Informace poskytované správním, řídicím a dozorčím orgánům podniku a otázky udržitelnosti, jimiž se tyto orgány zabývají	Informace o představenstvu a dozorčí radě; Řízení udržitelnosti	243 246
GOV-3	Začlenění výkonnosti související s udržitelností do systémů pobídek	Informace o představenstvu a dozorčí radě	243
GOV-4	Prohlášení o náležité péči	Příloha: Zveřejňování informací o náležité péči	444
GOV-5	Řízení rizik a vnitřní kontroly v oblasti podávání zpráv o udržitelnosti	Řízení rizik a vnitřní kontroly v oblasti podávání zpráv o udržitelnosti	249
SBM-1	Strategie, obchodní model a hodnotový řetězec	Obchodní model, hodnotový řetězec a strategie	230
SBM-2	Zájmy a názory zúčastněných stran	Zájmy a názory zúčastněných stran	239
SBM-3	Významné dopady, rizika a příležitosti a jejich vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem	Řízení udržitelnosti; Postup a výsledky posouzení dvojí významnosti; Ve všech tematických standardech, v každém případě pod „Významné dopady, rizika a příležitosti a jejich vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem“: Změna klimatu Znečištění Voda Biologická rozmanitost a ekosystémy Využívání zdrojů a oběhové hospodářství Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci Pracovníci v hodnotovém řetězci Korporátní občanství Zákazníci Informace k chování podniku Změna klimatu: Strategie: Odolnost vůči změně klimatu; Biologická rozmanitost a ekosystémy: Dopady a závislosti v lokalitách, které se nacházejí v oblastech citlivých z hlediska biologické rozmanitosti nebo v jejich blízkosti	246 249 264 298 311 318 327 362 392 411 416 426 269 320
IRO-1	Popis postupů identifikace a hodnocení významných dopadů, rizik a příležitostí	Postup a výsledky posouzení dvojí významnosti	249
IRO-2	Požadavky na zveřejňování informací v ESRS, na něž se vztahuje prohlášení podniku o udržitelnosti	Postup a výsledky posouzení dvojí významnosti; Index požadavků na zveřejňování informací dle ESRS Seznam datových bodů ESRS, které vyplývají z jiných právních předpisů EU	249 445 449

ESRS E1 – Změna klimatu		**Změna klimatu**	
E1-1	Plán přechodu ke zmírňování změn klimatu	Strategie: Změna klimatu a plán přechodu	267
E1-2	Politiky týkající se zmírňování změny klimatu a přizpůsobování se této změně	Politika: Dekarbonizace	270
E1-3	Opatření a zdroje v souvislosti s politikami týkajícími se změn klimatu	Opatření a zdroje: Změna klimatu	278
E1-4	Cíle týkající se zmírňování změny klimatu a přizpůsobování se této změně	Cíle: Změna klimatu	272
E1-5	Spotřeba energie a energetický mix	Ukazatel: Změna klimatu	287
E1-6	Hrubé emise rámce 1, 2, 3 a celkové emise skleníkových plynů	Ukazatel: Změna klimatu	288
E1-7	Pohlcování skleníkových plynů a projekty ke snížení emisí skleníkových plynů financované prostřednictvím uhlíkových kreditů	Ukazatel: Změna klimatu	295
E1-8	Interní stanovování cen uhlíku	Ukazatel: Změna klimatu	297
ESRS E2 – Znečištění		Znečištění	
E2-1	Politiky týkající se znečištění	Politika: Znečištění	301
E2-2	Opatření a zdroje související se znečištěním	Opatření a zdroje: Znečištění	304
E2-3	Cíle týkající se znečištění	Cíle: Znečištění	304
E2-4	Znečištění ovzduší, vody a půdy	Ukazatel: Znečištění	307
E2-5	Látky vzbuzující obavy a látky vzbuzující mimořádné obavy	Ukazatel: Znečištění	309
ESRS E3 – Vodní a mořské zdroje		Voda	
E3-1	Politiky týkající se vodních a mořských zdrojů	Politika: Voda	312
E3-2	Opatření a zdroje týkající se politik souvisejících s vodními a mořskými zdroji	Opatření a zdroje: Voda	314
E3-3	Cíle týkající se vodních a mořských zdrojů	Cíle: Voda	313
E3-4	Spotřeba vody	Ukazatel: Voda	315
ESRS E4 – Biologická rozmanitost a ekosystémy		Biologická rozmanitost a ekosystémy	
E4-1	Plán přechodu a zohlednění biologické rozmanitosti a ekosystémů ve strategii a obchodním modelu	Plán přechodu a zohlednění biologické rozmanitosti a ekosystémů ve strategii a obchodním modelu	319
E4-2	Politiky týkající se biologické rozmanitosti a ekosystémů	Politika: Biologická rozmanitost a ekosystémy	322
E4-3	Opatření a zdroje související s biologickou rozmanitostí a ekosystémy	Opatření a zdroje: Biologická rozmanitost a ekosystémy	324
E4-4	Cíle týkající se biologické rozmanitosti a ekosystémů	Cíle: Biologická rozmanitost a ekosystémy	324
E4-5	Ukazatele dopadů týkající se změny biologické rozmanitosti a ekosystémů	Ukazatel: Biologická rozmanitost a ekosystémy	326
ESRS E5 – Využívání zdrojů a oběhové hospodářství		Využívání zdrojů a oběhové hospodářství	
E5-1	Politiky týkající se využívání zdrojů a oběhového hospodářství	Politika: Využívání zdrojů a oběhové hospodářství	329
E5-2	Opatření a zdroje související s využíváním zdrojů a oběhovým hospodářstvím	Opatření a zdroje: Využívání zdrojů a oběhové hospodářství	331
E5-3	Cíle týkající se využívání zdrojů a oběhového hospodářství	Cíle: Využívání zdrojů a oběhové hospodářství	330
E5-4	Přísun zdrojů	Ukazatel: Využívání zdrojů a oběhové hospodářství	337
E5-5	Odsun zdrojů	Ukazatel: Využívání zdrojů a oběhové hospodářství	341

ESRS S1 – Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci		**Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci**	
S1-1	Politiky týkající se vlastní pracovní síly	Procesy: Spolupráce s vlastními pracovníky a zástupci pracovníků s ohledem na dopady Politika: Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci	365 370
S1-2	Postupy spolupráce s vlastní pracovní silou a zástupci pracovníků s ohledem na dopady	Procesy: Spolupráce s vlastními pracovníky a zástupci pracovníků s ohledem na dopady	365
S1-3	Postupy pro nápravu negativních dopadů a kanály určené pro vlastní pracovní sílu za účelem vyslovování obav	Procesy: Zajištění nápravy negativních dopadů a kanály pro podávání stížností	367
S1-4	Přijímání opatření týkajících se významných dopadů na vlastní pracovní sílu a přístupů k řízení významných rizik a využívání významných příležitostí souvisejících s vlastní pracovní silou a účinnost těchto opatření	Pracovní podmínky	374
S1-5	Cíle týkající se řízení významných negativních dopadů, prosazování pozitivních dopadů a řízení významných rizik a příležitostí	Pracovní podmínky Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	374 383
S1-6	Charakteristika zaměstnanců podniku	Pracovní podmínky	374
S1-7	Charakteristiky osob, které nejsou zaměstnanci, v rámci vlastní pracovní síly podniku	Pracovní podmínky	374
S1-8	Míra pokrytí kolektivními smlouvami a sociální dialog	Pracovní podmínky	374
S1-9	Ukazatele rozmanitosti	Rovné zacházení a rovné příležitosti	385
S1-10	Přiměřené mzdy	Pracovní podmínky	374
S1-13	Ukazatele odborné přípravy a rozvoje dovedností	Pracovní podmínky	374
S1-14	Ukazatele zdraví a bezpečnosti	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	383
S1-16	Ukazatele odměňování (rozdíly v odměňování a celková odměna)	Rovné zacházení a rovné příležitosti	385
S1-17	Incidenty, stížnosti a závažné dopady v oblasti lidských práv	Další práva související s prací	389
ESRS S2 – Pracovníci v hodnotovém řetězci		Pracovníci v hodnotovém řetězci	
S2-1	Politiky týkající se pracovníků v hodnotovém řetězci	Politika: Pracovníci v hodnotovém řetězci	395
S2-2	Postupy spolupráce s pracovníky v hodnotovém řetězci s ohledem na dopady	Procesy: Spolupráce s pracovníky v hodnotovém řetězci	398
S2-3	Postupy pro nápravu negativních dopadů a kanály určené pro pracovníky v hodnotovém řetězci za účelem vyslovování obav	Procesy: Náprava a kanály pro podávání stížností	400
S2-4	Přijímání opatření týkajících se významných dopadů na pracovníky v hodnotovém řetězci a přístupů k řízení významných rizik a využívání významných příležitostí souvisejících s pracovníky v hodnotovém řetězci a účinnost těchto opatření	Akce: Pracovníci v hodnotovém řetězci Politika: Pracovníci v hodnotovém řetězci	401 395
S2-5	Cíle týkající se řízení významných negativních dopadů, prosazování pozitivních dopadů a řízení významných rizik a příležitostí	Cíle: Řízení významných negativních dopadů, prosazování pozitivních dopadů a řízení významných rizik	410
ESRS S3 – Zveřejňování informací specifických pro daný subjekt týkajících se korporátního občanství v souvislosti se společenským dopadem		Korporátní občanství	
Zveřejňování informací specifických pro daný subjekt: Politiky týkající se korporátního občanství v souvislosti se společenským dopadem		Politiky: Společenský dopad a korporátní občanství	412
Zveřejňování informací specifických pro daný subjekt: Opatření týkající se korporátního občanství v souvislosti se společenským dopadem		Akce: Společenský dopad a korporátní občanství	413
Zveřejňování informací specifických pro daný subjekt: Cíle týkající se korporátního občanství v souvislosti se společenským dopadem		Cíle: Společenský dopad a korporátní občanství	415

ESRS S4 – Spotřebitelé a koncoví uživatelé		Zákazníci	
S4-1	Politiky týkající se spotřebitelů a koncových uživatelů	Politiky: Osobní bezpečnost zákazníků	417
S4-2	Postupy spolupráce se spotřebiteli a koncovými uživateli s ohledem na dopady	Procesy: Spolupráce se zákazníky Procesy: Nápravné procesy a kanály pro podávání zpráv	419 419
S4-3	Postupy pro nápravu negativních dopadů a kanály určené pro spotřebitele a koncové uživatele za účelem vyslovování obav	Procesy: Nápravné procesy a kanály pro podávání zpráv	419
S4-4	Přijímání opatření týkajících se významných dopadů na spotřebitele a koncové uživatele a přístupů k řízení významných rizik a využívání významných příležitostí souvisejících se spotřebiteli a koncovými uživateli a účinností těchto opatření	Akce: Osobní bezpečnost zákazníků	421
S4-5	Cíle týkající se řízení významných negativních dopadů, prosazování pozitivních dopadů a řízení významných rizik a příležitostí	Cíle: Osobní bezpečnost zákazníků	424
ESRS G1 – Chování podniků		Informace k chování podniku	
G1-1	Podniková kultura a zásady chování podniku	Podniková kultura Ochrana oznamovatelů Korupce a úplatkářství	426 430 433
G1-2	Řízení vztahů s dodavateli	Řízení vztahů s dodavateli včetně platebních postupů	441
G1-3	Prevence a odhalování korupce a úplatkářství	Korupce a úplatkářství	433
G1-4	Případy korupce nebo úplatkářství	Korupce a úplatkářství	433
G1-5	Politický vliv a lobbistické činnosti	Lobbistické činnosti	437
G1-6	Platební praktiky	Řízení vztahů s dodavateli včetně platebních postupů	443

Požadavek na zveřejňování informací	Datový bod	Popis	Odkaz na nařízení o zveřejňování informací o udržitelném financování (1)	Odkaz na 3. Pilíř (2)	Odkaz na nařízení o referenčních hodnotách (3)	Odkaz na evropský právní rámec pro klima (4)	Umístění
ESRS 2 GOV-1	21 (d)	Genderová diverzita v představenstvu	Ukazatel č. 13, tabulka č. 1 přílohy 1		Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816 (5), příloha II		Obecné informace: Informace o představenstvu a dozorčí radě
ESRS 2 GOV-1	21 (e)	Podíl nezávislých členů představenstva			Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II		Obecné informace: Informace o představenstvu a dozorčí radě
ESRS 2 GOV-4	30	Prohlášení o náležité péči	Ukazatel č. 10, tabulka č. 3 přílohy 1				Příloha zprávy o udržitelnosti: Zveřejňování informací o náležité péči
ESRS 2 SBM-1	40 (d) i	Zapojení do činností souvisejících s fosilními palivy	Ukazatel č. 4, tabulka č. 1 přílohy 1	Článek 449a nařízení (EU) č. 575/2013 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/2453, bod 6; tabulka 1: Kvalitativní informace o environmentálním riziku a tabulka č. 2: Kvalitativní informace o sociálním riziku	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II		Obecné informace: Obchodní model, hodnotový řetězec a strategie
ESRS 2 SBM-1	40 (d) ii	Zapojení do činností souvisejících s chemickými výrobky	Ukazatel č. 9, tabulka č. 2 přílohy 1		Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II		Nevýznamné
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iii	Zapojení do činností souvisejících s kontroverzními zbraněmi	Ukazatel č. 14, tabulka č. 1 přílohy 1		Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1818, bod 7, čl. 12 odst. 1 Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II		Nevýznamné
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iv	Zapojení do činností souvisejících s pěstováním a produkcí tabáku			Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1818, čl. 12 odst. 1 Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II		Nevýznamné
ESRS E1-1	14	Plán přechodu k dosažení klimatické neutrality do roku 2050				Nařízení (EU) 021/1119, čl. 2 odst. 1	Změna klimatu: Strategie: Změna klimatu a plán přechodu
ESRS E1-1	16 (g)	Podniky vyloučené z referenčních hodnot navázaných na Pařížskou dohodu		Článek 449a nařízení (EU) č. 575/2013 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/2453, šablona 1: Bankovní portfolio – riziko	Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1818, čl. 12 odst. 1 písm. d) až g) a čl. 12 odst. 2		Změna klimatu: Strategie: Změna klimatu a plán přechodu

				přechodu v souvislosti se změnou klimatu: úvěrová kvalita expozic podle sektoru, emisí a zbytkové splatnosti		
ESRS E1-4	34	Cíle týkající se snižování emisí skleníkových plynů	Ukazatel č. 4, tabulka č. 2 přílohy 1	Článek 449a nařízení (EU) č. 575/2013 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/2453, šablona 3: Bankovní portfolio – riziko přechodu v souvislosti se změnou klimatu: Ukazatele souladu	Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1818, čl. 6	Změna klimatu: Cíle: Změna klimatu
ESRS E1-5	38	Spotřeba energie z fosilních zdrojů v členění podle zdrojů (pouze sektory s vysokým dopadem na klima)	Ukazatel č. 5, tabulka č. 1 přílohy 1 a ukazatel č. 5, tabulka č. 2 přílohy 1			Změna klimatu: Ukazatel: Změna klimatu
ESRS E1-5	37	Spotřeba energie a energetický mix	Ukazatel č. 5, tabulka č. 1 přílohy 1			Změna klimatu: Ukazatel: Změna klimatu
ESRS E1-5	40–43	Energetická náročnost spojená s činností v sektorech s vysokým dopadem na klima	Ukazatel č. 6, tabulka č. 1 přílohy 1			Změna klimatu: Ukazatel: Změna klimatu
ESRS E1-6	44	Hrubé emise rámce 1, 2, 3 a celkové emise skleníkových plynů	Ukazatele č. 1 a 2, tabulka č. 1 přílohy 1	Článek 449a nařízení (EU) č. 575/2013 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/2453, šablona 1: Bankovní portfolio – riziko přechodu v souvislosti se změnou klimatu: úvěrová kvalita expozic podle sektoru, emisí a zbytkové splatnosti	Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1818, čl. 5 odst. 1, čl. 6 a čl. 8 odst. 1	Změna klimatu: Ukazatel: Změna klimatu
ESRS E1-6	53–55	Hrubá intenzita emisí skleníkových plynů	Ukazatel č. 3, tabulka č. 1 přílohy 1	Článek 449a nařízení (EU) č. 575/2013 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/2453, šablona 3: Bankovní portfolio – riziko přechodu v souvislosti se změnou klimatu: Ukazatele souladu	Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1818, čl. 8 odst. 1	Změna klimatu: Ukazatel: Změna klimatu

ESRS E1-7	**56**	**Pohlcování skleníkových plynů a uhlíkové kredity**				**Nařízení (EU) 2021/1119, čl. 2 odst. 1**	**Změna klimatu: Ukazatel: Změna klimatu**
ESRS E1-9	66	Expozice portfolia referenční hodnoty vůči fyzickým rizikům souvisejícím s klimatem			Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1818, příloha II; nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II		Postupně zaváděné požadavky na zveřejňování informací; není relevantní pro vykazované období 2024
ESRS E1-9	66 (a); 66 (c)	Rozdělení peněžních částek podle akutního a chronického fyzického rizika; umístění významných aktiv s významným fyzickým rizikem		Článek 449a nařízení (EU) č. 575/2013 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/2453, body 46 a 47; šablona 5: Bankovní portfolio – fyzické riziko v souvislosti se změnou klimatu: expozice podléhající fyzickému riziku			Postupně zaváděné požadavky na zveřejňování informací; není relevantní pro vykazované období 2024
ESRS E1-9	67 (c)	Rozdělení účetní hodnoty nemovitostí podle energetické účinnosti		Článek 449a nařízení (EU) č. 575/2013 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/2453, bod 34; šablona 2: Bankovní portfolio – riziko přechodu v souvislosti se změnou klimatu: úvěry zajištěné nemovitým majetkem – energetická účinnost kolaterálu			Postupně zaváděné požadavky na zveřejňování informací; není relevantní pro vykazované období 2024
ESRS E1-9	69	Stupeň expozice portfolia vůči příležitostem souvisejícím s klimatem			Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1818, příloha II		Postupně zaváděné požadavky na zveřejňování informací; není relevantní pro vykazované období 2024
ESRS E2-4	28	Množství každé znečišťující látky uvedené v příloze II nařízení o E-PRTR (evropský registr úniků a přenosů znečišťujících látek) emitované do ovzduší, vody a půdy	Ukazatel č. 8, tabulka č. 1 přílohy 1, ukazatel č. 2, tabulka č. 2 přílohy 1, ukazatel č. 1, tabulka č. 2 přílohy 1, ukazatel č. 3, tabulka č. 2 přílohy 1				Znečištění: Ukazatel: Znečištění

ESRS E3-1	**9**	**Vodní a mořské zdroje**	**Ukazatel č. 7, tabulka č. 2 přílohy 1**	**Voda: Politika: Voda**
ESRS E3-1	13	Konkrétní politika	Ukazatel č. 8, tabulka č. 2 přílohy 1	Voda: Politika: Voda
ESRS E3-1	14	Udržitelné oceány a moře	Ukazatel č. 12, tabulka č. 2 přílohy 1	Nevýznamné
ESRS E3-4	28 (c)	Celkový objem recyklované a znovu použité vody	Ukazatel č. 6.2, tabulka č. 2 přílohy 1	Voda: Ukazatel: Voda
ESRS E3-4	29	Celková spotřeba vody v m3 na čistý výnos z vlastních provozních činností	Ukazatel č. 6.1, tabulka č. 2 přílohy 1	Voda: Ukazatel: Voda
ESRS 2- SBM-3 - E4	16 (a) i		Ukazatel č. 7, tabulka č. 1 přílohy 1	Biologická rozmanitost a ekosystémy: Dopady a závislosti v lokalitách, které se nacházejí v oblastech citlivých z hlediska biologické rozmanitosti nebo v jejich blízkosti
ESRS 2- SBM-3 - E4	16 (b)		Ukazatel č. 10, tabulka č. 2 přílohy 1	Biologická rozmanitost a ekosystémy: Dopady a závislosti v lokalitách, které se nacházejí v oblastech citlivých z hlediska biologické rozmanitosti nebo v jejich blízkosti
ESRS 2- SBM-3 - E4	16 (c)		Ukazatel č. 14, tabulka č. 2 přílohy 1	Biologická rozmanitost a ekosystémy: Dopady a závislosti v lokalitách, které se nacházejí v oblastech citlivých z hlediska biologické rozmanitosti nebo v jejich blízkosti
ESRS E4-2	24 (b)	Udržitelné postupy nebo politiky v oblasti půdy/zemědělství	Ukazatel č. 11, tabulka č. 2 přílohy 1	Biologická rozmanitost a ekosystémy: Politika: Biologická rozmanitost a ekosystémy
ESRS E4-2	24 (c)	Udržitelné postupy nebo politiky v oblasti oceánů/moří	Ukazatel č. 12, tabulka č. 2 přílohy 1	Nevýznamné
ESRS E4-2	24 (d)	Politiky pro řešení odlesňování	Ukazatel č. 15, tabulka č. 2 přílohy 1	Biologická rozmanitost a ekosystémy: Politika: Biologická rozmanitost a ekosystémy
ESRS E5-5	37 (d)	Nerecyklovaný odpad	Ukazatel č. 13, tabulka č. 2 přílohy 1	Využívání zdrojů a oběhové hospodářství: Ukazatel: Využívání zdrojů a oběhové hospodářství
ESRS E5-5	39	Nebezpečný odpad a radioaktivní odpad	Ukazatel č. 9, tabulka č. 1 přílohy 1	Využívání zdrojů a oběhové hospodářství: Ukazatel: Využívání zdrojů a oběhové hospodářství
ESRS 2- SBM3 - S1	14 (f)	Riziko výskytu případů nucené práce	Ukazatel č. 13, tabulka č. 3 přílohy I	Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci: Významné dopady a jejich vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem
ESRS 2- SBM3 - S1	14 (g)	Riziko výskytu případů dětské práce	Ukazatel č. 12, tabulka č. 3 přílohy I	Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci: Významné dopady a jejich vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem
ESRS S1-1	20	Závazky v rámci politiky v oblasti lidských práv	Ukazatel č. 9, tabulka č. 3 a ukazatel č. 11, tabulka č. 1 přílohy I	Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci: Politiky: Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci

ESRS S1-1	**21**	**Politiky náležité péče v otázkách, na které se vztahují základní úmluvy Mezinárodní organizace práce č. 1 až 8**		**Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II**	**Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci: Politiky: Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci**
ESRS S1-1	22	Postupy a opatření bránící obchodování s lidmi	Ukazatel č. 11, tabulka č. 3 přílohy I		Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci: Politiky: Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci
ESRS S1-1	23	Politika prevence pracovních úrazů nebo systém řízení	Ukazatel č. 1, tabulka č. 3 přílohy I		Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci: Politiky: Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci
ESRS S1-3	32 (c)	Mechanismy pro vyřizování stížností	Ukazatel č. 5, tabulka č. 3 přílohy I		Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci: Procesy: Zajištění nápravy negativních dopadů a kanály pro podávání stížností
ESRS S1-14	88 (b) a (c)	Počet smrtelných úrazů a počet a míra pracovních úrazů	Ukazatel č. 2, tabulka č. 3 přílohy I	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II	Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci: Bezpečnost a ochrana zdraví při práci
ESRS S1-14	88 (e)	Počet dnů pracovní neschopnosti v důsledku zranění, úrazů, smrtelných úrazů nebo onemocnění	Ukazatel č. 3, tabulka č. 3 přílohy I		Postupně zaváděné požadavky na zveřejňování informací; není relevantní pro vykazované období 2024
ESRS S1-16	97 (a)	Neočištěný rozdíl v odměňování žen a mužů	Ukazatel č. 12, tabulka č. 1 přílohy I	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II	Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci: Rovné zacházení a rovné příležitosti
ESRS S1-16	97 (b)	Poměr nadměrných odměn výkonných ředitelů	Ukazatel č. 8, tabulka č. 3 přílohy I		Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci: Rovné zacházení a rovné příležitosti
ESRS S1-17	103 (a)	Případy diskriminace	Ukazatel č. 7, tabulka č. 3 přílohy I		Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci: Další práva související s prací
ESRS S1-17	104 (a)	Nedodržování obecných zásad OSN v oblasti podnikání a lidských práv a směrnic OECD	Ukazatel č. 10, tabulka č. 1 a ukazatel č. 14, tabulka č. 3 přílohy I	Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1818 čl. 12 odst. 1	Zaměstnanci a osoby, které nejsou zaměstnanci: Další práva související s prací
ESRS 2- SBM3 - S2	11 (b)	Významné riziko dětské nebo nucené práce v hodnotovém řetězci	Ukazatele č. 12 a 13, tabulka č. 3 přílohy I		Pracovníci v hodnotovém řetězci: Významné dopady a rizika a jejich vzájemný vztah se strategií a obchodním modelem
ESRS S2-1	17	Závazky v rámci politiky v oblasti lidských práv	Ukazatel č. 9, tabulka č. 3 a ukazatel č. 11, tabulka č. 1 přílohy 1		Pracovníci v hodnotovém řetězci: Politika: Pracovníci v hodnotovém řetězci

ESRS S2-1	**18**	**Politiky týkající se pracovníků v hodnotovém řetězci**	**Ukazatel č. 11 a 4, tabulka č. 3 přílohy 1**		**Pracovníci v hodnotovém řetězci: Politika: Pracovníci v hodnotovém řetězci**
ESRS S2-1	19	Nedodržování obecných zásad OSN v oblasti podnikání a lidských práv a směrnic OECD	Ukazatel č. 10, tabulka č. 1 přílohy 1	Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1818 čl. 12 odst. 1	Pracovníci v hodnotovém řetězci: Politika: Pracovníci v hodnotovém řetězci
ESRS S2-1	19	Politiky náležité péče v otázkách, na které se vztahují základní úmluvy Mezinárodní organizace práce č. 1 až 8		Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II	Pracovníci v hodnotovém řetězci: Politika: Pracovníci v hodnotovém řetězci
ESRS S2-4	36	Problémy a incidenty v oblasti lidských práv související s předcházejícími a navazujícími částmi hodnotového řetězce	Ukazatel č. 14, tabulka č. 3 přílohy 1		Pracovníci v hodnotovém řetězci: Politika: Pracovníci v hodnotovém řetězci
ESRS S3-1	16	Závazky v rámci politiky v oblasti lidských práv	Ukazatel č. 9, tabulka č. 3 a ukazatel č. 11, tabulka č. 1 přílohy 1		Nevýznamné
ESRS S3-1	17	Nedodržování obecných zásad OSN v oblasti podnikání a lidských práv, zásad MOP a směrnic OECD	Ukazatel č. 10, tabulka č. 1 přílohy 1	Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1818 čl. 12 odst. 1	Nevýznamné
ESRS S3-4	36	Problémy a incidenty v oblasti lidských práv související s předcházejícími a navazujícími částmi hodnotového řetězce	Ukazatel č. 14, tabulka č. 3 přílohy 1		Nevýznamné
ESRS S4-1	16	Politiky týkající se spotřebitelů a koncových uživatelů	Ukazatel č. 9, tabulka č. 3 a ukazatel č. 11, tabulka č. 1 přílohy 1		Zákazníci: Politiky: Osobní bezpečnost zákazníků
ESRS S4-1	17	Nedodržování obecných zásad OSN v oblasti podnikání a lidských práv a směrnic OECD	Ukazatel č. 10, tabulka č. 1 přílohy 1	Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1818 čl. 12 odst. 1	Není relevantní

ESRS S4-4	**35**	**Problémy a incidenty v oblasti lidských práv**	**Ukazatel č. 14, tabulka č. 3 přílohy 1**		**Není relevantní**
ESRS G1-1	10 (b)	Úmluva OSN proti korupci	Ukazatel č. 15, tabulka č. 3 přílohy 1		Není relevantní
ESRS G1-1	10 (d)	Ochrana oznamovatelů	Ukazatel č. 6, tabulka č. 3 přílohy 1		Informace k chování podniku: Ochrana oznamovatelů
ESRS G1-4	24 (a)	Pokuty za porušení protikorupčních a protiúplatkářských zákonů	Ukazatel č. 17, tabulka č. 3 přílohy 1	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816, příloha II	Informace k chování podniku: Korupce a úplatkářství
ESRS G1-4	24 (b)	Standardy týkající se boje proti korupci a úplatkářství	Ukazatel č. 16, tabulka č. 3 přílohy 1		Informace k chování podniku: Korupce a úplatkářství

1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2088 ze dne 27. listopadu 2019 o zveřejňování informací souvisejících s udržitelností v odvětví finančních služeb (nařízení o zveřejňování informací o udržitelném financování) (Úř. věst. L 317, 9.12.2019, s. 1).

2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 575/2013 ze dne 26. června 2013 o obezřetnostních požadavcích na úvěrové instituce a investiční podniky a o změně nařízení (EU) č. 648/2012 (nařízení o kapitálových požadavcích, „CRR") (Úř. věst. L 176, 27.6.2013, s. 1).

3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1011 ze dne 8. června 2016 o indexech, které jsou používány jako referenční hodnoty ve finančních nástrojích a finančních smlouvách nebo k měření výkonnosti investičních fondů, a o změně směrnic 2008/48/ES a 2014/17/EU a nařízení (EU) č. 596/2014 (Úř. věst. L 171, 29.6.2016, s. 1).

4 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 (evropský právní rámec pro klima) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

5 Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1816 ze dne 17. července 2020, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1011, pokud jde o vysvětlení v prohlášení o referenční hodnotě týkající se toho, jakým způsobem jsou v jednotlivých poskytnutých a zveřejněných referenčních hodnotách zohledněny environmentální, sociální a správní faktory (Úř. věst. L 406, 3.12.2020, s. 1).

6 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/2453 ze dne 30. listopadu 2022, kterým se mění prováděcí technické normy stanovené prováděcím nařízením (EU) 2021/637, pokud jde o zpřístupňování informací o environmentálních, sociálních a správních rizicích (Úř. věst. L 324, 19.12.2022, s.1.).

7 Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1818 ze dne 17. července 2020, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1011, pokud jde o minimální standardy pro referenční hodnoty EU pro transformaci hospodářství spjatou s klimatem a referenční hodnoty EU navázané na Pařížskou dohodu (Úř. věst. L 406, 3.12.2020, s. 17).

PŘÍLOHA: LOKALITY, KTERÉ SE NACHÁZEJÍ V OBLASTECH CITLIVÝCH Z HLEDISKA BIOLOGICKÉ ROZMANITOSTI NEBO V JEJICH BLÍZKOSTI

		Skupina značek Core					
	Č.	1	2	3	4	5	6
Obecné informace	Lokalita	**Závod Volkswagen Anchieta**	**Závod Volkswagen Bratislava**	**Závod Volkswagen Chattanooga**	**Závod Volkswagen Curitiba**	**Závod Volkswagen Emden**	**Závod Volkswagen GM Dresden**
	Kategorie	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba
	Země	Brazílie	Slovensko	USA	Brazílie	Německo	Německo
Činnost	Skupina ISIC (ENCORE)	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel
	Rozloha závodu [ha]	165,3	243,7	443,5	128,8	412,9	13,2
Prověřování potenciálních dopadů a závislostí činností (ENCORE)	Potenciální dopady činnosti (ENCORE) [M: střední, H: vysoké, VH: velmi vysoké]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]
	Potenciální závislost činnosti na ekosystémových službách (ENCORE) [M: střední, H: vysoká]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]
Ekologický stav oblasti	Index nedotčenosti biologické rozmanitosti (BII) [%]	27	33,4	45,6	46,1	40,8	36,2
	Průměrná početnost druhů (GLOBIO) [%]	26,3	26,3	21,5	27,3	26,3	26,3
Oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti	Počet chráněných území (poloměr 4 500 m)	4	7	1	1	6	3
	Chráněné oblasti	- Parque Estadual Águas Da Billings - Parque Natural Municipal Do Pedroso - Parque Natural municipal Estorit - Virgílio Simionato - Área De Protecao Ambiental Haras Sao Bernardo	- Záhorské Pomoraví - Devínské aluvium Moravy - Morava - March-Thaya-Auen - Štokeravská vápenka - Devínská Kobyla - Devínské jezero	- Enterprise South Nature Park	- Área De Proteção Ambiental Do Iguaçú	- Dolní a Vnější Ems - Waddenské moře - Mokřady Emsmarsch od Leeru po Emden - Krummhörn - Dolnosaské Wattové moře a přilehlé pobřežní moře - Národní park Dolnosaské Wattové moře	- Údolí Labe mezi Schönou a Mühlbergem - Prießnitzgrund - Údolí Vereinigter a Wilder Weißeritz

		Skupina značek Core				
	Č.	7	8	9	10	11
Obecné informace	Lokalita	**Závod Volkswagen Osnabrück**	**Závod Volkswagen Palmela**	**Závod Volkswagen Wolfsburg**	**Závod Volkswagen Zwickau**	**Závod Volkswagen Commercial Vehicles Hanover**
	Kategorie	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba
	Země	Německo	Velká Británie a Severní Irsko	Německo	Německo	Německo
Činnost	**Skupina ISIC (ENCORE)**	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel, výroba energie z fosilních paliv	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel
	Rozloha závodu [ha]	48,1	140,5	1624,3	190,6	138,1
Prověřování potenciálních dopadů a závislostí činností (ENCORE)	**Potenciální dopady činnosti (ENCORE) [M: střední, H: vysoké, VH: velmi vysoké]**	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH]; - Plocha využití půdy [H] - Emise skleníkových plynů [H] - Emise látek znečišťujících ovzduší, které nejsou skleníkovými plyny [H] - Produkce a uvolňování pevných odpadů [H] - Objem spotřeby vody [M] - Těžba ostatních biotických zdrojů [M] - Emise znečišťujících látek obsahujících živiny do půdy a vody [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]
	Potenciální závislost činnosti na ekosystémových službách (ENCORE) [M: střední, H: vysoká]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zásobování vodou [H]; - Regulace vodního toku [H] - Globální regulace klimatu [M] - Zadržování půdy a sedimentů [M] - Degradace pevných odpadů [M] - Úprava vody [M]; - Ochrana před povodněmi [M] - Zadržování půdy a sedimentů [M] - Oslabení bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]
Ekologický stav oblasti	**Index nedotčenosti biologické rozmanitosti (BII) [%]**	35,5	32,2	27,6	44,9	35,50
	Průměrná početnost druhů (GLOBIO) [%]	26,3	26,3	26,3	26,3	26,3
Oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti	**Počet chráněných území (poloměr 4 500 m)**	1	1	4	3	1
	Chráněné oblasti	- Biotop čolka velkého Palsterkamp	- Arrábida / Espichel	- Aller (s Barnbruchem), dolní Leine, dolní Oker - Listnaté lesy mezi Braunschweigem a Wolfsburgem - Drömling - Barnbruch	- Mittleres Zwickauer Muldental - Údolí potoků v Horním Plíseňsku - Am Rümpfwald Glauchau	- Aller (s Barnbruchem), dolní Leine, dolní Oker

		Skupina značek Core				
	Č.	12	13	14	15	16
	Lokalita	**Závod Volkswagen Commercial Vehicles Poznan**	**Závod SEAT Barcelona**	**Závod SEAT El Prat**	**Závod SEAT Martorell**	**Závod Škoda Mladá Boleslav**
Obecné informace	**Kategorie**	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba
	Země	Polsko	Španělsko	Španělsko	Španělsko	Česká republika
Činnost	**Skupina ISIC (ENCORE)**	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel, výroba energie z fosilních paliv
	Rozloha závodu [ha]	46,8	39,4	18,5	287,2	663
Prověřování potenciálních dopadů a závislostí činností (ENCORE)	**Potenciální dopady činnosti (ENCORE) [M: střední, H: vysoké, VH: velmi vysoké]**	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) (VH) - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Plocha využití půdy [H] - Emise skleníkových plynů [H] - Emise látek znečišťujících ovzduší, které nejsou skleníkovými plyny [H] - Produkce a uvolňování pevných odpadů [H] - Objem spotřeby vody [M] - Těžba ostatních biotických zdrojů [M] - Emise znečišťujících látek obsahujících živiny do půdy a vody [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]
	Potenciální závislost činnosti na ekosystémových službách (ENCORE) [M: střední, H: vysoká]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zásobování vodou [H] - Regulace vodního toku [H] - Globální regulace klimatu [M] - Zadržování půdy a sedimentů [M] - Degradace pevných odpadů [M] - Úprava vody [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zadržování půdy a sedimentů [M] - Zmírňování následků bouřek [M]
Ekologický stav oblasti	**Index nedotčenosti biologické rozmanitosti (BII) [%]**	37,8	28,4	30,2	36	34,8
	Průměrná početnost druhů (GLOBIO) [%]	26,3	26,3	26,3	26,3	26,3
Oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti	**Počet chráněných území (poloměr 4 500 m)**	2	2	2	2	3
	Chráněné oblasti	- Dolina Cybiny - Twierdza Poznań	- Delta del Llobregat - Espacio marino del Baix Llobregat-Garraf	- Delta del Llobregat - Espacio marino del Baix Llobregat-Garraf	- Montserrat-Roques Blanques-riu Llobregat - Serres del Litoral central	- Radouc - Chlum u Nepřevázky - Bezděčín

		Skupina značek Core	Volkswagen Group Technology				
	Č.	17	18	19	20	21	22
Obecné informace	Lokalita	**Závod Škoda Vrchlabi**	**Závod Volkswagen Braunschweig**	**Závod Volkswagen Chemnitz**	**Závod Volkswagen Kassel**	**Závod Volkswagen Martin**	**Závod Volkswagen São Carlos**
	Kategorie	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba
	Země	Česká republika	Německo	Německo	Německo	Slovensko	Brazílie
Činnost	**Skupina ISIC (ENCORE)**	Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla	Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla	Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla	Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla	Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla	Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla
	Rozloha závodu [ha]	35,1	116,9	25,9	322,2	28,1	73
Prověřování potenciálních dopadů a závislostí činností (ENCORE)	**Potenciální dopady činnosti (ENCORE) [M: střední, H: vysoké, VH: velmi vysoké]**	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]
	Potenciální závislost činnosti na ekosystémových službách (ENCORE) [M: střední, H: vysoká]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]
Ekologický stav oblasti	**Index nedotčenosti biologické rozmanitosti (BII) [%]**	43	38,5	37	29,6	45,1	40,1
	Průměrná početnost druhů (GLOBIO) [%]	26,3	26,3	26,3	26,3	26,3	29,1
Oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti	**Počet chráněných území (poloměr 4 500 m)**	1	3	2	4	2	1
	Chráněné oblasti	- Krkonoše	- Aller (s Barnbruchem), dolní Leine, dolní Oker - Rybníky Riddagshäuser - Listnaté lesy mezi Braunschweigem a Wolfsburgem	- Zwönitztal - Samostatná netopýří nocoviště v oblasti Chemnitz a Freiberg	- Fuldaaue v okolí Kasselu - Baunsberg - Dönche - Habichtswaldský les a Seilerberg u Ehlenu	- Malá Fatra - Uholniky	- Apa Corumbataí, Botucatu E Tejupá Perimetro Corumbataí

		Skupina značek Progressive				
Obecné informace	Č.	23	24	25	26	27
	Lokalita	**Závod Audi Brussels**	**Závod Audi Györ**	**Závod Audi Ingolstadt**	**Závod Audi Neckarsulm**	**Závod Audi Münchsmünster**
	Kategorie	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Klíčová výroba
	Země	Belgie	Maďarsko	Německo	Německo	Německo
Činnost	Skupina ISIC (ENCORE)	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla
	Rozloha závodu [ha]	56,2	516,1	286	142,2	54,1
Prověřování potenciálních dopadů a závislostí činností (ENCORE)	Potenciální dopady činnosti (ENCORE) [M: střední, H: vysoké, VH: velmi vysoké]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]
	Potenciální závislost činnosti na ekosystémových službách (ENCORE) [M: střední, H: vysoká]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]
Ekologický stav oblasti	Index nedotčenosti biologické rozmanitosti (BII) [%]	31,5	30	29,7	33,7	
	Průměrná početnost druhů (GLOBIO) [%]	26,3	26,3	26,3	26,3	
Oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti	Počet chráněných území (poloměr 4 500 m)	3	2	4	2	1
	Chráněné oblasti	- Zones Boisées et ouvertes au Sud de la Région bruxelloise – complexe Verrewinkel – Kinsendael - Hallerbos en naije boscomplexen met brongebieden en heiden - La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés et la Vallée de la Woluwe – complexe Forêt de Soignes – Vallée de la Woluwe	- Gönyü-homokvidék - Szigetköz	- Dunajské nivy mezi Ingolstadtem a Weltenburgem - Dunajské nivy s Gerolfingerským dubovým lesem - Tréninkový areál Ingolstadt – Hepberg	- Dolní Jagst a Dolní Kocher - Jagst s bočními údolími	- Dunajské nivy mezi Ingolstadtem a Weltenburgem

		Skupina značek Progressive					Skupina značek Sport Luxury
Obecné informace	Č.	28	29	30	31	32	33
	Lokalita	**Závod Audi Neuburg**	**Závod Audi Neustadt**	**Závod Lamborghini S'Agata Bolognese**	**Závod Bentley Crewe**	**Závod Ducati Bologna**	**Závod Porsche Leipzig**
	Kategorie	Klíčová výroba	Klíčová výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba
	Země	Německo	Německo	Itálie	Spojené království Velké Británie a Severního Irska	Itálie	Německo
Činnost	**Skupina ISIC (ENCORE)**	Výroba motorových vozidel / zkušební lokalita	Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel
	Rozloha závodu [ha]	46,60	259,6	50	55,1	11,6	429,3
Prověřování potenciálních dopadů a závislostí činností (ENCORE)	**Potenciální dopady činnosti (ENCORE) [M: střední, H: vysoké, VH: velmi vysoké]**	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) (VH) - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]
	Potenciální závislost činnosti na ekosystémových službách (ENCORE) [M: střední, H: vysoká]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]
Ekologický stav oblasti	**Index nedotčenosti biologické rozmanitosti (BII) [%]**	48	55	32,3	36,9	25,1	33,1
	Průměrná početnost druhů (GLOBIO) [%]	20	21	26,3	20,8	26,3	26,3
Oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti	**Počet chráněných území (poloměr 4 500 m)**	3	2	2	1	2	3
	Chráněné oblasti	- Donaumoosbäche, Zucheringer Wörth und Brucker Forst - Dunajské nivy s Gerolfingerským dubovým lesem - Dunajské nivy mezi Lechmündungem a Ingolstadtem	- Dunajské nivy mezi Ingolstadtem a Weltenburgem - Výcvikový prostor NATO Siegenburg	- Manzolino - Torrazzuolo	- Sandbach Flashes	- Golena San Vitale e Golena del Lippo - Boschi di San Luca e Destra Reno	- Brösen Glesien a Tannenwald - Lipenský lužní les - Systém záplavových území v Lipsku

		Skupina značek Sport Luxury		MAN Energy Solutions			
	Č.	34	35	36	37	38	39
Obecné informace	Lokalita	**Závod Porsche Stuttgart**	**Vývojové centrum Porsche ve Weissachu**	**Závod MAN Energy Solutions Augsburg**	**Závod MAN Energy Solutions Berlin**	**Závod MAN Energy Solutions Deggendorf**	**Závod MAN Energy Solutions Frederikshavn**
	Kategorie	Výroba	Klíčová výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba
	Země	Německo	Německo	Německo	Německo	Německo	Dánsko
Činnost	**Skupina ISIC (ENCORE)**	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba specializovaných strojů	Výroba specializovaných strojů	Výroba specializovaných strojů	Výroba specializovaných strojů
	Rozloha závodu [ha]	71,8	100,2	30,6	3,1	5,8	12,4
Prověřování potenciálních dopadů a závislostí činností (ENCORE)	**Potenciální dopady činnosti (ENCORE) [M: střední, H: vysoké, VH: velmi vysoké]**	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M] - Objem spotřeby vody [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M] - Objem spotřeby vody [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M] - Objem spotřeby vody [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M] - Objem spotřeby vody [M]
	Potenciální závislost činnosti na ekosystémových službách (ENCORE) [M: střední, H: vysoká]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zásobování vodou [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zásobování vodou [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zásobování vodou [M] Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zásobování vodou [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]
Ekologický stav oblasti	**Index nedotčenosti biologické rozmanitosti (BII) [%]**	35,5		36,9	38,7	50,2	40,7
	Průměrná početnost druhů (GLOBIO) [%]	26,3		26,3	26,3	26,3	26,3
Oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti	**Počet chráněných území (poloměr 4 500 m)**	2	1	3	4	3	3
	Chráněné oblasti	- Glemswald und Stuttgarter Bucht - Vogelinsel Max-Eyth-See	- Strohgäu und unteres Enztal	- Lechauen severně od Augsburgu - Lechauen mezi Königsbrunnem a Augsburgem - Höh- Hörgelau- a Schwarzgraben, Lechbrenne severně od Augsburgu	- Vodárna Tegel - Tegeler Fließtal - Baumberge - Spandau Forst	- Dunajské nivy mezi Straubingem a Vilshofenem - Ústí Isaru - Rozsáhlé louky východně od Deggendorfu	- Hirsholmene - Hirsholmene, havet vest herfo og Ellinge A's udlob - Bangsbo Ada log omliggende overdrevsomrader

		MAN Energy Solutions	
	Č.	40	41
	Lokalita	Závod MAN Energy Solutions Copenhagen	Závod MAN Energy Solutions Saint-Nazaire
Obecné informace	Kategorie	Výroba	Výroba
	Země	Dánsko	Francie
Činnost	Skupina ISIC (ENCORE)	Výroba specializovaných strojů	Výroba specializovaných strojů
	Rozloha závodu [ha]	5,5	5,1
Prověřování potenciálních dopadů a závislostí činností (ENCORE)	Potenciální dopady činnosti (ENCORE) [M: střední, H: vysoké, VH: velmi vysoké]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M] - Objem spotřeby vody [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M] - Objem spotřeby vody [M]
	Potenciální závislost činnosti na ekosystémových službách (ENCORE) [M: střední, H: vysoká]	- Zásobování vodou [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zásobování vodou [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]
Ekologický stav oblasti	Index nedotčenosti biologické rozmanitosti (BII) [%]	34,1	29,1
	Průměrná početnost druhů (GLOBIO) [%]	26,3	26,3
Oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti	Počet chráněných území (poloměr 4 500 m)	1	5
	Chráněné oblasti	- Vestamager og havet syd for	- Estuaire de la Loire Nord - Estuaire de la Loire – Baie de Bourgneuf - Estuaire de la Loire - Grande Brière, marais de Donges et du Brivet - Grande Brière et marais de Donges

		TRATON Group					
Obecné informace	Č.	42	43	44	45	46	47
	Lokalita	**Závod Scania Angers**	**Závod Scania Luleå**	**Závod Scania Meppel**	**Závod Scania São Paulo**	**Závod Scania Slupsk**	**Závod Scania Södertälje**
	Kategorie	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba
	Země	Francie	Švédsko	Nizozemsko	Brazílie	Polsko	Švédsko
Činnost	Skupina ISIC (ENCORE)	Výroba motorových vozidel	Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla	Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel
	Rozloha závodu [ha]	37,3	15,8	11,1	43,2	14,2	421,3
Prověřování potenciálních dopadů a závislostí činností (ENCORE)	Potenciální dopady činnosti (ENCORE) [M: střední, H: vysoké, VH: velmi vysoké]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]
	Potenciální závislost činnosti na ekosystémových službách (ENCORE) [M: střední, H: vysoká]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]
Ekologický stav oblasti	Index nedotčenosti biologické rozmanitosti (BII) [%]	38,2	45,8	48,3	29	46,5	29,9
	Průměrná početnost druhů (GLOBIO) [%]	26,3	11,2	26,3	26,3	26,3	26,3
Oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti	Počet chráněných území (poloměr 4 500 m)	1	1	1	1	1	3
	Chráněné oblasti	- Basses vallées angevines, aval de la rivière Mayenne et prairies de la Baumette	- Gammelstadsviken	- De Wieden	- Área De Proteção Ambiental Haras São Bernardo	- Dolina Slupi	- Kvedesta - Brant syd Lanaren - Stangberget

		TRATON Group					
Obecné informace	Č.	48	49	50	51	52	53
	Lokalita	**Závod Scania Zwolle**	**Závod MAN T&B Krakow**	**Závod MAN T&B Munich**	**Závod MAN T&B Nuremberg**	**Závod MAN Pinetown**	**Závod MAN Salzgitter**
	Kategorie	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba
	Země	Nizozemsko	Polsko	Německo	Německo	Jihoafrická republika	Německo
Činnost	**Skupina ISIC (ENCORE)**	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel
	Rozloha závodu [ha]	37	116,1	94	35,5	5,4	71,5
Prověřování potenciálních dopadů a závislostí činností (ENCORE)	**Potenciální dopady činnosti (ENCORE) [M: střední, H: vysoké, VH: velmi vysoké]**	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) (VH) - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]
	Potenciální závislost činnosti na ekosystémových službách (ENCORE) [M: střední, H: vysoká]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]
Ekologický stav oblasti	**Index nedotčenosti biologické rozmanitosti (BII) [%]**	38,1	37,8	35	33,9	26,4	40,7
	Průměrná početnost druhů (GLOBIO) [%]	26,3	26,3	26,3	26,3	26,3	26,3
Oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti	**Počet chráněných území (poloměr 4 500 m)**	3	1	3	4	3	1
	Chráněné oblasti	- Rijntakken - Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht - Veluwe	- Puszcza Niepolomicka	- Allacher Forst und Angerlohe - Příkopy a zbytky rašelinišť v Dachauer Moos - Park Nymphenburg s alejí a Kapuzinerhölzl	- Nürnberger Reichswald - Údolí Rednitz v Norimberku - Norimberská zoologická zahrada s vrcholem Schmausenbuck - Písečná vřesoviště ve Středofranské pánvi	- Přírodní rezervace Marion's Woods - Přírodní rezervace New Germany - Přírodní rezervace Krantzkloof	- Heerter See

		TRATON Group				
Obecné informace	Č.	54	55	56	57	58
	Lokalita	**Závod MAN Starachowice**	**Závod International Motors Huntsville**	**Závod International Motors Springfield**	**Závod International Motors Tulsa**	**Závod Volkswagen Truck & Bus Resende**
	Kategorie	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba	Výroba
	Země	Polsko	USA	USA	USA	Brazílie
Činnost	Skupina ISIC (ENCORE)	Výroba motorových vozidel	Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel	Výroba motorových vozidel
	Rozloha závodu [ha]	29,9	34,4	180,6	51	108,4
Prověřování potenciálních dopadů a závislostí činností (ENCORE)	Potenciální dopady činnosti (ENCORE) [M: střední, H: vysoké, VH: velmi vysoké]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [M] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]	- Rušení (např. hluk, světlo) [VH] - Emise toxických látek znečišťujících půdu a vodu [M]
	Potenciální závislost činnosti na ekosystémových službách (ENCORE) [M: střední, H: vysoká]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]	- Zadržování půdy a sedimentů [M] - Úprava vody [M] - Regulace vodního toku [M] - Ochrana před povodněmi [M] - Zmírňování následků bouřek [M]
Ekologický stav oblasti	Index nedotčenosti biologické rozmanitosti (BII) [%]	45,2	33,1	40,1	24,8	45
	Průměrná početnost druhů (GLOBIO) [%]	26,3	27,2	26,3	26,3	26,3
Oblasti citlivé z hlediska biologické rozmanitosti	Počet chráněných území (poloměr 4 500 m)	2	1	1	1	1
	Chráněné oblasti	- Ostoja Sieradowicka - Uroczska Lasów Strachowickich	- Naučná stezka Beaver Dam	- Přírodní rezervace Cedar Bog	- Oxley Nature Center	- Refúgio De Vida Silvestre Estadual Da Lagoa Da Turfeira

Nefinanční ukazatele společnosti Volkswagen AG za účetní období 2024

Ve zprávě o udržitelnosti byla pro přehled nefinančních informací předkládaný ve vykazovaném období zvolena souhrnná forma v souladu s § 289b až 289e německého obchodního zákoníku. Pokud jde o informace uvedené výše ve zprávě o udržitelnosti, všechny zveřejněné údaje, předpisy, popsané procesy a ukazatele se důsledně vztahují na koncern Volkswagen, včetně společnosti Volkswagen AG. Nebyly zjištěny žádné další aspekty podle zákona o provádění směrnice CSR *(CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz)*, které by platily výhradně pro společnost Volkswagen AG. Z pozice mateřské společnosti koncernu Volkswagen podléhá společnost Volkswagen AG obecně obdobnému očekávanému vývoji, rizikům i příležitostem jako koncern. V následující tabulce jsou uvedeny významné nefinanční ukazatele společnosti Volkswagen AG.

VÝZNAMNÉ NEFINANČNÍ UKAZATELE SPOLEČNOSTI VOLKSWAGEN AG

	2024
Zaměstnanci	
Celkový počet zaměstnanců (k 31. prosinci)	112 091
Podíl žen na pracovní síle v %	18,9
Podíl žen ve vrcholovém managementu v %	10,3
Průměrný počet hodin školení na zaměstnance za rok	10,3
Celková četnost ohlašovaných úrazů (TRIR)	12,5
Četnost úrazů s následnou pracovní neschopností (LTIFR)	7,4
Životní prostředí	
Celková spotřeba energie v mil. MWh	1,75
Emise skleníkových plynů rámce 1 v mil. t CO_2ekv.	1,37
Emise skleníkových plynů rámce 2 (tržní metoda) v mil. t CO_2ekv.	0,09
Celková spotřeba vody v mil. m^3	0,70
Celkový odpad v mil. t	0,57

6

Konsolidovaná účetní závěrka

470 Výkaz zisku a ztráty
471 Výkaz o úplném výsledku
473 Rozvaha
475 Vývoj vlastního kapitálu
476 Výkaz o peněžních tocích
477 Příloha

646 Prohlášení statutárního orgánu
647 Zpráva nezávislého auditora

661 Zpráva auditora ke zprávě o udržitelnosti
667 Zpráva auditora ke zprávě o odměňování

Konsolidovaná účetní závěrka

470 Výkaz zisku a ztráty
471 Výkaz o úplném výsledku
473 Rozvaha
475 Vývoj vlastního kapitálu
476 Výkaz o peněžních tocích

Příloha

477 Obecné informace
477 Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS
478 Nové, resp. novelizované standardy IFRS, které nebyly aplikovány
479 Opravy údajů předchozích období v souladu s IAS 8
480 Významné události
486 Dopady změny klimatu
487 Konsolidační celek
498 Přepočet cizích měn
499 Pravidla účtování a oceňování
510 Vykazování podle segmentů
513 Komentář k výkazu zisku a ztráty
513 1. Tržby
514 2. Náklady na prodej
514 3. Odbytové náklady
514 4. Správní náklady
515 5. Ostatní provozní výnosy
516 6. Ostatní provozní náklady
516 7. Zisk nebo ztráta z účastí oceněných ekvivalenční metodou
517 8. Úrokový výsledek
517 9. Ostatní finanční výsledek
518 10. Daně ze zisku
522 11. Zisk na akcii
523 Komentář k rozvaze
523 12. Nehmotná aktiva
527 13. Pozemky, budovy a zařízení
529 14. Pronajatá aktiva a investiční nemovitý majetek
530 15. Účasti oceněné ekvivalenční metodou a ostatní účasti
532 16. Dlouhodobé a krátkodobé pohledávky z finančních služeb
532 17. Dlouhodobá a krátkodobá ostatní finanční aktiva
533 18. Dlouhodobé a krátkodobé ostatní pohledávky
534 19. Daňové pohledávky
534 20. Zásoby
535 21. Obchodní pohledávky
535 22. Obchodovatelné cenné papíry a termínované vklady
535 23. Peníze a peněžní ekvivalenty
536 24. Vlastní kapitál
538 25. Dlouhodobé a krátkodobé finanční závazky
539 26. Dlouhodobé a krátkodobé ostatní finanční závazky
540 27. Dlouhodobé a krátkodobé ostatní závazky
540 28. Daňové závazky
541 29. Rezervy na penzijní a podobné závazky
548 30. Dlouhodobé a krátkodobé ostatní rezervy
549 31. Obchodní závazky
Ostatní komentář
550 32. IAS 23 (Výpůjční náklady)
550 33. IFRS 16 (Leasingy)
555 34. IFRS 7 (Finanční nástroje)
569 35. Výkaz o peněžních tocích
571 36. Řízení finančních rizik a finanční nástroje
597 37. Řízení kapitálu
599 38. Podmíněné závazky
600 39. Právní spory
612 40. Ostatní finanční závazky
613 41. Celková odměna auditora konsolidované účetní závěrky
613 42. Osobní náklady
614 43. Průměrný počet zaměstnanců během roku
614 44. Události po rozvahovém dni
615 45. Požitky na základě výkonnostních akcií
617 46. Zveřejnění spřízněných stran v souladu s IAS 24
621 47. Oznámení a zveřejňování údajů o změnách podílu na hlasovacích právech ve společnosti Volkswagen AG podle zákona o obchodování s cennými papíry (*Wertpapierhandelsgesetz*, dále WpHG)
645 48. Německý kodex správy a řízení společností
645 49. Odměny představenstva a dozorčí rady
646 Prohlášení statutárního orgánu
647 Zpráva nezávislého auditora

661 Zpráva auditora ke zprávě o udržitelnosti
667 Zpráva auditora ke zprávě o odměňování

Výkaz zisku a ztráty

koncernu Volkswagen za období od 1. ledna do 31. prosince 2024

mil. €	Bod přílohy	2024	2023[1]
Tržby	1	**324 656**	**322 284**
Náklady na prodej	2	−265 184	−261 299
Hrubý zisk nebo ztráta		**59 472**	**60 985**
Odbytové náklady	3	−22 320	−21 345
Správní náklady	4	−12 754	−12 729
Ostatní provozní výnosy	5	14 974	15 152
Ostatní provozní náklady	6	−20 312	−19 534
Provozní výsledek		**19 060**	**22 528**
Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou	7	375	2 291
Úrokové výnosy	8	2 419	2 658
Úrokové náklady	8	−3 446	−3 640
Ostatní finanční výsledek	9	−1 602	−739
Finanční výsledek		**−2 255**	**570**
Výsledek hospodaření před zdaněním		**16 806**	**23 099**
Daně ze zisku	10	−4 411	−5 237
splatná		−5 858	−6 791
odložená		1 447	1 554
Výsledek hospodaření po zdanění		**12 394**	**17 861**
z toho připadá na			
nekontrolní podíly		1 043	1 329
poskytovatele hybridního kapitálu společnosti Volkswagen AG		630	586
akcionáře společnosti Volkswagen AG		10 721	15 947
Základní/zředěný zisk na kmenovou akcii v €	11	**21,36**	**31,79**
Základní/zředěný zisk na prioritní akcii v €	11	**21,42**	**31,85**

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8").

Výkaz o úplném výsledku

Vývoj úplného výsledku za období od 1. ledna do 31. prosince 2024

mil. €	Celkem	Výnosy připadající na akcionáře společnosti Volkswagen AG	Výnosy připadající na poskytovatele hybridního kapitálu společnosti Volkswagen AG	Výnosy z nekontrolních podílů
Výsledek hospodaření po zdanění	**12 394**	**10 721**	**630**	**1 043**
Změny reálné hodnoty z penzijních plánů vykázané ve vlastním kapitálu				
Změny reálné hodnoty z penzijních plánů vykázané ve vlastním kapitálu před zdaněním	2 158	2 086	–	72
Odložené daně připadající na změny reálné hodnoty z penzijních plánů vykázané ve vlastním kapitálu	–514	–497	–	–17
Změny reálné hodnoty z penzijních plánů vykázané ve vlastním kapitálu po zdanění	1 644	1 589	–	55
Výnosy a náklady z přecenění kapitálových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku				
Výnosy a náklady z přecenění kapitálových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku, před zdaněním	–20	–18	–	–3
Odložené daně týkající se přecenění kapitálových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku	29	28	–	1
Výnosy a náklady z přecenění kapitálových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku, po zdanění	8	11	–	–2
Výnosy a náklady z účastí oceněných ekvivalenční metodou vykázané ve vlastním kapitálu, které se které se nereklasifikují do hospodářského výsledku, po zdanění	–60	–60	–	0
Položky, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku	**1 592**	**1 540**	**–**	**52**
Kurzové rozdíly				
Kurzové zisky nebo ztráty vykázané ve vlastním kapitálu	893	988	–	–96
Převedené do výkazu zisku a ztráty	286	286	–	–
Kurzové rozdíly po zdanění	1 179	1 275	–	–96
Odložená daň z kurzových rozdílů	1	1	–	0
Kurzové rozdíly po zdanění	1 180	1 275	–	–96
Zajišťovací transakce				
Změny reálných hodnot vykázané ve vlastním kapitálu (OCI I)	–622	–453	–	–169
Převedené do výkazu zisku a ztráty nebo do zásob (OCI I)	–1 072	–957	–	–114
Zajištění peněžních toků (OCI I) před zdaněním	–1 694	–1 410	–	–284
Odložená daň ze zajištění peněžních toků (OCI I)	490	404	–	85
Zajištění peněžních toků (OCI I) po zdanění	–1 204	–1 006	–	–198
Změny reálných hodnoty vykázané ve vlastním kapitálu (OCI II)	–471	–420	–	–51
Převedené do výkazu zisku a ztráty nebo do zásob (OCI II)	1 121	990	–	131
Zajištění peněžních toků (OCI II) před zdaněním	650	569	–	81
Odložená daň ze zajištění peněžních toků (OCI II)	–185	–161	–	–24
Zajištění peněžních toků (OCI II) po zdanění	465	409	–	56
Výnosy a náklady z přecenění dluhových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se mohou reklasifikovat do hospodářského výsledku				
Změny reálných hodnot vykázané ve vlastním kapitálu	80	80	–	–
Převedené do výkazu zisku a ztráty	–7	–7	–	–
Výnosy a náklady z přecenění dluhových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se mohou reklasifikovat do hospodářského výsledku, před zdaněním	73	73	–	–
Odložená daň z výnosů a nákladů z přecenění dluhových nástrojů, které jsou vykázané ve vlastním kapitálu a mohou se reklasifikovat do hospodářského výsledku	–22	–22	–	–
Výnosy a náklady z přecenění dluhových nástrojů, které jsou vykázané ve vlastním kapitálu a mohou se reklasifikovat do hospodářského výsledku, po zdanění	51	51	–	–
Výnosy a náklady z účastí oceněných ekvivalenční metodou, které jsou vykázané ve vlastním kapitálu a mohou se reklasifikovat do hospodářského výsledku, po zdanění	–113	–114	–	2
Položky, které mohou být reklasifikovány do hospodářského výsledku	**379**	**614**	**–**	**–236**
Ostatní úplný výsledek před zdaněním	2 173	2 401	–	–228
Odložená daň z ostatního úplného výsledku	–202	–246	–	45
Ostatní úplný výsledek po zdanění	**1 971**	**2 154**	**–**	**–183**
Úplný výsledek celkem	**14 365**	**12 875**	**630**	**860**

Vývoj úplného výsledku za období od 1. ledna do 31. prosince 2023[1]

mil. €	Celkem	Výnosy připadající na akcionáře společnosti Volkswagen AG	Výnosy připadající na poskytovatele hybridního kapitálu společnosti Volkswagen AG	Výnosy z nekontrolních podílů
Výsledek hospodaření po zdanění	**17 861**	**15 947**	**586**	**1 329**
Změny reálné hodnoty z penzijních plánů vykázané ve vlastním kapitálu				
Změny reálné hodnoty z penzijních plánů vykázané ve vlastním kapitálu před zdaněním	−1 871	−1 763	–	−107
Odložené daně připadající na změny reálné hodnoty z penzijních plánů vykázané ve vlastním kapitálu	642	610	–	32
Změny reálné hodnoty z penzijních plánů vykázané ve vlastním kapitálu po zdanění	−1 229	−1 153	–	−76
Výnosy a náklady z přecenění kapitálových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku				
Výnosy a náklady z přecenění kapitálových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku, před zdaněním	−96	−97	–	1
Odložené daně týkající se přecenění kapitálových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku	22	23	–	0
Výnosy a náklady z přecenění kapitálových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku, po zdanění	−73	−74	–	1
Výnosy a náklady z účastí oceněných ekvivalenční metodou vykázané ve vlastním kapitálu, které se které se nereklasifikují do hospodářského výsledku, po zdanění	−7	−7	–	0
Položky, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku	**−1 309**	**−1 234**	**–**	**−74**
Kurzové rozdíly				
Kurzové zisky nebo ztráty vykázané ve vlastním kapitálu	−1 653	−1 556	–	−97
Převedené do výkazu zisku a ztráty	395	395	–	–
Kurzové rozdíly po zdanění	−1 258	−1 160	–	−97
Odložená daň z kurzových rozdílů	−3	−3	–	–
Kurzové rozdíly po zdanění	−1 260	−1 163	–	−97
Zajišťovací transakce				
Změny reálných hodnot vykázané ve vlastním kapitálu (OCI I)	747	428	–	320
Převedené do výkazu zisku a ztráty nebo do zásob (OCI I)	−748	−674	–	−75
Zajištění peněžních toků (OCI I) před zdaněním	−1	−246	–	245
Odložená daň ze zajištění peněžních toků (OCI I)	20	95	–	−75
Zajištění peněžních toků (OCI I) po zdanění	19	−151	–	170
Změny reálných hodnoty vykázané ve vlastním kapitálu (OCI II)	−404	−359	–	−45
Převedené do výkazu zisku a ztráty nebo do zásob (OCI II)	1 055	915	–	140
Zajištění peněžních toků (OCI II) před zdaněním	651	556	–	95
Odložená daň ze zajištění peněžních toků (OCI II)	−184	−155	–	−29
Zajištění peněžních toků (OCI II) po zdanění	467	401	–	66
Výnosy a náklady z přecenění dluhových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se mohou reklasifikovat do hospodářského výsledku				
Změny reálných hodnot vykázané ve vlastním kapitálu	176	176	–	–
Převedené do výkazu zisku a ztráty	−6	−6	–	–
Výnosy a náklady z přecenění dluhových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se mohou reklasifikovat do hospodářského výsledku, před zdaněním	170	170	–	–
Odložená daň z výnosů a nákladů z přecenění dluhových nástrojů, které jsou vykázané ve vlastním kapitálu a mohou se reklasifikovat do hospodářského výsledku	−44	−44	–	–
Výnosy a náklady z přecenění dluhových nástrojů, které jsou vykázané ve vlastním kapitálu a mohou se reklasifikovat do hospodářského výsledku, po zdanění	126	126	–	–
Výnosy a náklady z účastí oceněných ekvivalenční metodou, které jsou vykázané ve vlastním kapitálu a mohou se reklasifikovat do hospodářského výsledku, po zdanění	−382	−381	–	−1
Položky, které mohou být reklasifikovány do hospodářského výsledku	**−1 030**	**−1 168**	**–**	**138**
Ostatní úplný výsledek před zdaněním	−2 792	−2 929	–	136
Odložená daň z ostatního úplného výsledku	454	526	–	−73
Ostatní úplný výsledek po zdanění	**−2 339**	**−2 402**	**–**	**64**
Úplný výsledek celkem	**15 523**	**13 544**	**586**	**1 393**

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8“).

Rozvaha

koncernu Volkswagen k 31. prosinci 2024

mil. €	Bod přílohy	31.12.2024	31.12.2023[1]
Aktiva			
Dlouhodobá aktiva			
Nehmotná aktiva	12	93 333	89 109
Pozemky, budovy a zařízení	13, 33	71 452	66 880
Pronajatá aktiva	14, 33	73 193	64 094
Investiční nemovitý majetek	14	622	632
Účasti oceněné ekvivalenční metodou	15	10 269	12 239
Ostatní účasti	15	5 731	4 431
Pohledávky z finančních služeb	16	101 087	94 474
Ostatní finanční aktiva	17	12 129	11 757
Ostatní pohledávky	18	2 868	2 702
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	19	409	437
Odložené daňové pohledávky	19	16 581	14 251
		387 674	**361 005**
Krátkodobá aktiva			
Zásoby	20	56 720	53 601
Obchodní pohledávky	21	21 130	21 849
Pohledávky z finančních služeb	16	68 855	66 381
Ostatní finanční aktiva	17	18 649	16 953
Ostatní pohledávky	18	10 217	8 799
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	19	2 038	1 649
Cenné papíry a termínované vklady	22	27 326	26 772
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	23	40 296	43 449
Aktiva držená k prodeji		–	190
		245 231	**239 644**
Bilanční suma		**632 905**	**600 649**

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8“).

mil. €	Bod přílohy	31.12.2024	31.12.2023[1]
Pasiva			
Vlastní kapitál	24		
Základní kapitál		1 283	1 283
Kapitálový fond		14 551	14 551
Nerozdělený zisk		155 130	147 104
Ostatní fondy		–2 560	–3 125
Poskytovatelé hybridního kapitálu společnosti Volkswagen AG		13 890	15 155
Vlastní kapitál připadající na vlastníky společnosti Volkswagen AG		182 294	174 968
Nekontrolní podíly		14 437	14 218
		196 731	**189 186**
Dlouhodobé závazky			
Finanční závazky	25	137 061	122 323
Ostatní finanční závazky	26	6 548	6 968
Ostatní závazky	27	10 584	9 885
Odložené daňové závazky	28	10 900	9 781
Rezervy na penze	29	27 602	29 672
Rezervy na daně ze zisku	28	4 084	4 287
Ostatní rezervy	30	22 355	22 511
		219 134	**205 427**
Krátkodobé závazky			
Finanční závazky	25	117 020	110 476
Obchodní závazky	31	29 772	30 901
Splatné daně ze zisku (závazky)	28	724	556
Ostatní finanční závazky	26	14 364	14 022
Ostatní závazky	27	24 752	24 345
Rezervy na daně ze zisku	28	1 698	1 663
Ostatní rezervy	30	28 709	24 042
Závazky související s aktivy drženými k prodeji		–	31
		217 039	**206 036**
Bilanční suma		**632 905**	**600 649**

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8“).

Vývoj vlastního kapitálu

koncernu Volkswagen za období od 1. ledna do 31. prosince 2024[1]

				OSTATNÍ FONDY								
					ZAJIŠŤOVACÍ TRANSAKCE							
mil. €	Základní kapitál	Kapitálový fond	Nerozdělený zisk	Kurzové rozdíly	Zajištění peněžních toků (OCI I)	Rozlišené náklady zajišťovacího vztahu (OCI II)	Kapitálové a dluhové nástroje	Účasti oceněné ekvivalenční metodou	Poskytovatelé hybridního kapitálu společnosti Volkswagen AG	Akcionáři společnosti Volkswagen AG a poskytovatelé hybridního kapitálu	Nekontrolní podíly	Vlastní kapitál celkem
Stav k 01.01.2023	**1 283**	**14 551**	**137 272**	**−2 256**	**1 623**	**−1 077**	**−1 005**	**864**	**14 121**	**165 376**	**12 952**	**178 328**
Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8	–	–	−659	–	–	–	–	–	–	−659	–	−659
Upravený stav k 01.01.2023	**1 283**	**14 551**	**136 613**	**−2 256**	**1 623**	**−1 077**	**−1 005**	**864**	**14 121**	**164 717**	**12 952**	**177 669**
Hospodářský výsledek po zdanění	–	–	15 947	–	–	–	–	–	586	16 533	1 329	17 861
Ostatní úplný výsledek po zdanění	–	–	−1 153	−1 163	−151	401	52	−388	–	−2 402	64	−2 339
Úplný výsledek celkem	**–**	**–**	**14 794**	**−1 163**	**−151**	**401**	**52**	**−388**	**586**	**14 130**	**1 393**	**15 523**
Vyřazení kapitálových nástrojů	–	–	13	–	–	–	−13	–	–	–	–	–
Zvýšení/snížení základního kapitálu	–	–	–	–	–	–	–	–	1 004	1 004	3	1 008
Vyplacené dividendy	–	–	−4 374	–	–	–	–	–	−556	−4 930	−54	−4 984
Kapitálové transakce s vlivem na výši podílu	–	–	−42	−11	–	–	–	–	–	−54	−27	−80
Ostatní změny	–	–	100	–	–	–	–	–	–	100	−50	51
Stav k 31.12.2023	**1 283**	**14 551**	**147 104**	**−3 431**	**1 472**	**−676**	**−966**	**476**	**15 155**	**174 968**	**14 218**	**189 186**
Stav k 01.01.2024	**1 283**	**14 551**	**147 830**	**−3 431**	**1 472**	**−676**	**−966**	**476**	**15 155**	**175 694**	**14 218**	**189 912**
Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8	–	–	−726	–	–	–	–	–	–	−726	–	−726
Upravený stav k 01.01.2024	**1 283**	**14 551**	**147 104**	**−3 431**	**1 472**	**−676**	**−966**	**476**	**15 155**	**174 968**	**14 218**	**189 186**
Hospodářský výsledek po zdanění	–	–	10 721	–	–	–	–	–	630	11 351	1 043	12 394
Ostatní úplný výsledek po zdanění	–	–	1 589	1 275	−1 006	409	61	−174	–	2 154	−183	1 971
Úplný výsledek celkem	**–**	**–**	**12 310**	**1 275**	**−1 006**	**409**	**61**	**−174**	**630**	**13 505**	**860**	**14 365**
Vyřazení kapitálových nástrojů	–	–	1	–	–	–	−1	–	–	–	–	–
Zvýšení/snížení základního kapitálu	–	–	–	–	–	–	–	–	−1 244	−1 244	106	−1 138
Vyplacené dividendy	–	–	−4 524	–	–	–	–	–	−651	−5 175	−604	−5 779
Kapitálové transakce s vlivem na výši podílu	–	–	−4	0	–	–	–	–	–	−4	4	–
Ostatní změny	–	–	243	–	–	–	–	1	–	244	−147	97
Stav k 31.12.2024	**1 283**	**14 551**	**155 130**	**−2 156**	**466**	**−267**	**−906**	**303**	**13 890**	**182 294**	**14 437**	**196 731**

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8").

Komentář ohledně vlastního kapitálu je uveden v bodě přílohy týkajícím se vlastního kapitálu.

Výkaz o peněžních tocích

koncernu Volkswagen za období od 1. ledna do 31. prosince 2024

mil. €	2024	2023[2]
Počáteční zůstatek peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	**43 522**	**29 738**
Výsledek hospodaření před zdaněním	16 806	23 099
Zaplacené daně ze zisku	–6 187	–7 716
Odpisy nehmotných aktiv, pozemků, budov a zařízení a investičního nemovitého majetku[1]	12 858	11 727
Odpisy aktivovaných nákladů na vývoj[1]	7 209	5 184
Odpisy účastí[1]	710	717
Odpisy pronajatých aktiv[1]	11 279	10 655
Zisk nebo ztráta z vyřazení dlouhodobých aktiv a účastí	110	208
Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou	2 362	271
Ostatní nepeněžní náklady a výnosy	903	3 953
Změna stavu zásob	–2 695	–2 071
Změna stavu pohledávek (bez pohledávek z finančních služeb)	–2 083	–4 361
Změna stavu závazků (bez finančních závazků)	52	5 272
Změna stavu rezerv	4 247	715
Změna stavu pronajatých aktiv	–19 358	–14 964
Změna stavu pohledávek z finančních služeb	–9 061	–13 332
Peněžní toky z provozní činnosti	**17 151**	**19 356**
Investice do nehmotných aktiv, pozemků, budov a zařízení a investičního nemovitého majetku	–17 202	–14 653
Přírůstky aktivovaných nákladů na vývoj	–10 244	–11 142
Nabytí dceřiných společností	–284	–675
Nabytí ostatních účastí	–2 152	–2 041
Vyřazení dceřiných společností	–148	–63
Vyřazení ostatních účastí	231	41
Příjmy z vyřazení nehmotných aktiv, pozemků, budov a zařízení a investičního nemovitého majetku	947	501
Změna stavu investic do cenných papírů a termínované vklady	–203	11 273
Změna stavu poskytnutých zápůjček	–2 517	–3 054
Investiční činnost	**–31 573**	**–19 812**
Vklady do a výběry z vlastního kapitálu	–1 144	1 003
Vyplacené dividendy	–5 779	–11 732
Kapitálové transakce s nekontrolními podíly	-	–8
Příjmy z emitování dluhopisů	38 420	37 740
Splátky dluhopisů	–32 617	–32 582
Příjmy z emitování nekótovaných dluhopisů	13 122	15 790
Splátky nekótovaných dluhopisů	–8 341	–8 981
Změna stavu ostatních finančních závazků	8 813	15 967
Úhrady závazků z leasingu	–1 334	–1 190
Finanční činnost	**11 140**	**16 008**
Změny peněžních prostředků v důsledku změn měnových kurzů	55	–1 764
Změna stavu opravných položek k peněžním prostředkům	1	–2
Změna stavu peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	**–3 226**	**13 785**
Konečný zůstatek peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	**40 296**	**43 522**
Konečný zůstatek peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	40 296	43 522
Cenné papíry, termínované vklady a zápůjčky	44 662	41 858
Hrubá likvidita	**84 959**	**85 380**
Konečný stav výpůjček	–254 081	–232 813
Čistá likvidita	**–169 122**	**–147 433**

1 Zúčtováno se zrušením ztrát ze snížení hodnoty.
2 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8“).

Komentář ohledně výkazu o peněžních tocích je uveden v bodě přílohy týkajícím se výkazu o peněžních tocích.

Příloha

ke konsolidované účetní závěrce koncernu Volkswagen
k 31. prosinci 2024

Obecné informace

Společnost Volkswagen AG má sídlo ve Wolfsburgu, Německo, a je zapsána v obchodním rejstříku vedeném Okresním soudem v Braunschweigu pod spisovou značkou HRB 100484. Účetní období odpovídá kalendářnímu roku.

Společnost Volkswagen AG na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1606/2002 vypracovala konsolidovanou účetní závěrku za rok 2024 v souladu s Mezinárodními standardy účetního výkaznictví (International Financial Reporting Standards, dále IFRS) ve znění přijatém Evropskou unií. Při tom byly zohledněny všechny standardy IFRS přijaté EU, jejichž použití je závazné.

Účetní pravidla použita v předchozím roce byla obecně zachována. Nezbytné změny vyplynuly z novelizace standardů.

Při sestavení konsolidované účetní závěrky byly dodrženy všechny předpisy německého obchodního práva, jejichž aplikace je pro Volkswagen povinná, a předpisy německého Kodexu správy a řízení společností (Deutscher Corporate Governance Kodex, dále DCGK).

Konsolidovaná účetní závěrka je sestavena v eurech. Pokud není uvedeno jinak, jsou všechny částky uvedeny v milionech eur (mil. €).

Všechny částky jsou vždy zaokrouhleny, což může při sčítání vést k nepatrným odchylkám.

Výkaz zisku a ztráty se sestavuje podle mezinárodně obvyklého účelového členění nákladů.

Sestavení konsolidované účetní závěrky podle výše uvedených norem vyžaduje u některých položek uplatnění účetních odhadů, které mají dopad do konsolidované rozvahy a konsolidovaného výkazu zisku a ztráty a rovněž na zveřejnění podmíněných aktiv a závazků. Konsolidovaná účetní závěrka podává věrný obraz o finanční pozici, finanční výkonnosti a peněžních tocích.

Představenstvo sestavilo konsolidovanou účetní závěrku 25. února 2025. K tomuto datu končí období pro zohlednění upravujících událostí.

Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS

Společnost Volkswagen AG aplikovala všechny účetní standardy přijaté EU, jejichž použití je od účetního období roku 2024 závazné.

Od 1. ledna 2024 se uplatňuje novela IAS 1, jež vyjasňuje klasifikaci krátkodobých, resp. dlouhodobých závazků. Týká se to zejména závazků, jejichž splatnost je vázána na určité úvěrové podmínky (covenants). Rozhodujícím kritériem z hlediska klasifikace je, zda k rozvahovému dni existuje smluvní právo odložit vypořádání nejméně o 12 měsíců.

Od 1. ledna 2024 platí rovněž novely IAS 7/IFRS 7, které vyžadují dodatečné zveřejňování informací v příloze týkajících se ujednání o financování dodavatelů – zejména o smlouvách o reverzním faktoringu. Záměrem je učinit dopad těchto ujednání na závazky, peněžní toky a rizika likvidity více transparentní. V účetním období 2024, kdy je novela prvně uplatňována, nebylo třeba zveřejňovat ani upravovat žádné údaje za předchozí období. Žádné takové informace nemusely být zahrnuty ani do mezitímních zpráv, což znamená, že budou v požadovaném rozsahu poprvé zveřejněny k 31. prosinci 2024. Další informace o reverzním faktoringu lze nalézt v částech „Pravidla účtování a oceňování“, „Obchodní závazky“ a „Řízení finančních rizik a finanční nástroje“.

Dále také od 1. ledna 2024 platí novela standardu IFRS 16. V zásadě má za cíl zajistit, aby v rámci prodeje a zpětného leasingu byly variabilní leasingové platby, jež nejsou založeny na indexu nebo úrokové sazbě, vykázány jako leasingové závazky.

Výše uvedené novely předpisů nemají významné dopady na finanční pozici a výkonnost koncernu Volkswagen.

Nové, resp. novelizované standardy IFRS, které nebyly aplikovány

Společnost Volkswagen AG ve své konsolidované účetní závěrce 2024 nezohlednila následující účetní standardy, které byly k 31. prosinci 2024 schválené radou IASB a jejichž použití pro dané účetní období ještě nebylo závazné.

Standard/interpretace		Zveřejnění radou IASB	Povinnost aplikace[1]	Přijetí EU	Očekávané dopady
IFRS 9 / IFRS 7	Úpravy klasifikace a oceňování finančních nástrojů	30.05.2024	01.01.2026	ne	bez významných dopadů
IFRS 9 / IFRS 7	Smlouvy týkající se elektřiny závislé na obnovitelných zdrojích	18.12.2024	01.01.2026	ne	bez významných dopadů
IFRS 18	Prezentace a zveřejňování v účetní závěrce	09.04.2024	01.01.2027	ne	dopady jsou aktuálně analyzovány
IFRS 19	Dceřiné podniky bez veřejné odpovědnosti: Zveřejňování	09.05.2024	01.01.2027	ne	bez dopadů
IAS 21	Přepočet měny, je-li měna nekonvertibilní	15.08.2023	01.01.2025	ano	bez významných dopadů
	Roční zdokonalování účetních standardů IFRS – díl 11[2]	28.07.2024	01.01.2026	ne	bez významných dopadů

1 Povinnost prvotní aplikace z pohledu společnosti Volkswagen AG.
2 Drobné změny v řadě IFRS (IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10 a IAS 7).

Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8

V průběhu vykazovaného období bylo zjištěno, že při výpočtu rezervy na účty odpracovaného času nebyly zahrnuty v plné výši závazky související s poskytováním vedlejších požitků. Chyba byla opravena v souladu s IAS 8 odpovídající úpravou dotčených položek v konsolidované účetní závěrce za předchozí období.

Z retrospektivní opravy vyplynula změna vlastního kapitálu k 31. prosinci 2023/1. lednu 2024, resp. k 1. lednu 2023, která byla způsobena zvýšením ostatních rezerv a zaúčtováním odložených daňových pohledávek. Vykázání dalších nepeněžních požitků nemělo významný dopad na výkaz zisku a ztráty, výkaz o úplném výsledku ani výkaz o peněžních tocích. Údaje za předchozí období byly odpovídajícím způsobem upraveny.

Níže uvedené tabulky shrnují dopady na rozvahu.

	DOPADY OPRAV PŘEDCHOZÍHO ÚČETNÍHO OBDOBÍ K 1. LEDNU 2023		
mil. €	Původně vykázáno	Úprava	Upraveno
Dlouhodobá aktiva	**339 853**	**283**	**340 136**
Odložené daňové pohledávky	12 929	283	13 212
Vlastní kapitál	**178 328**	**–659**	**177 669**
Nerozdělený zisk	137 272	–659	136 613
Dlouhodobé závazky	**202 961**	**796**	**203 757**
Ostatní rezervy	21 283	796	22 079
Krátkodobé závazky	**182 723**	**146**	**182 869**
Ostatní rezervy	24 596	146	24 742

	DOPADY OPRAV PŘEDCHOZÍHO ÚČETNÍHO OBDOBÍ K 31. PROSINCI 2023		
mil. €	Původně vykázáno	Úprava	Upraveno
Dlouhodobá aktiva	**360 694**	**311**	**361 005**
Odložené daňové pohledávky	13 940	311	14 251
Vlastní kapitál	**189 912**	**–726**	**189 186**
Nerozdělený zisk	147 830	–726	147 104
Dlouhodobé závazky	**204 552**	**875**	**205 427**
Ostatní rezervy	21 636	875	22 511
Krátkodobé závazky	**205 874**	**162**	**206 036**
Ostatní rezervy	23 881	162	24 042

Významné události

PROBLEMATIKA DIESELOVÝCH MOTORŮ

Dne 18. září 2015 informovala americká AGentura pro ochranu životního prostředí (Environmental Protection Agency, EPA) prostřednictvím oznámení o porušení předpisů („Notice of Violation“) veřejnost o tom, že při emisních testech, které byly provedeny u některých vozů s 2,0l dieselovými motory koncernu Volkswagen v USA, byly zjištěny nesrovnalosti při měření emisí oxidu dusíku (NO_x). Společnost Volkswagen AG v této souvislosti oznámila, že u dieselových motorů typu EA 189 byly zaznamenány nápadné rozdíly mezi údaji při testování, resp. v reálném provozu a že tento typ motoru byl celosvětově instalován do přibližně jedenácti milionů vozidel. Dne 2. listopadu 2015 vyhlásila EPA v další výzvě „Notice of Violation“, že byly zjištěny nesrovnalosti také u softwaru nainstalovaného v amerických vozech s dieselovým motorem typu V6 se zdvihovým objemem 3,0 l.

Problematika dieselových motorů je založena na – podle právního názoru společnosti Volkswagen AG pouze podle práva USA nepřípustné – modifikaci součástí softwaru dotyčných řídících jednotek motoru pro dieselový agregát EA 189 vyvinutý v minulosti společností Volkswagen AG. Tato softwarová funkce byla vyvíjena a implementována od roku 2006 bez vědomí členů představenstva. Členové představenstva se o vývoji a implementaci této softwarové funkce nedozvěděli až do léta roku 2015.

Dále neexistují poznatky o tom, že osobám odpovědným za sestavení samostatné a konsolidované účetní závěrky za rok 2014 bylo v návaznosti na zveřejnění studie rady International Council on Clean Transportation v květnu 2014 oznámeno, že podle práva USA nepřípustné „odpojovací zařízení“ je příčinou vysokých emisí NO_x v případě určitých amerických vozidel s dieselovým motorem typu EA 189 se zdvihovým objemem 2,0 l. Osoby odpovědné za sestavení samostatné a konsolidované účetní závěrky za rok 2014 naopak k datu sestavení samostatné a konsolidované účetní závěrky za rok 2014 očekávaly, že náklady na řešení této problematiky budou poměrně nízké. V průběhu léta roku 2015 bylo jednotlivým členům představenstva společnosti Volkswagen AG postupně zřejmé, že nesrovnalosti v USA byly způsobeny modifikací součástí řídící jednotky motoru, která byla identifikována jako podle práva USA nepřípustné „odpojovací zařízení“. To vyústilo ve zveřejnění existence „odpojovacího zařízení“ koncernem Volkswagen vůči EPA a California Air Resources Board (CARB) – útvaru Úřadu životního prostředí státu Kalifornie – dne 3. září 2015. Náklady pro koncern Volkswagen v důsledku výše uvedeného (náklady svolávacích akcí, náklady na modifikace a sankce) se podle tehdejších odhadů odpovědných osob, které se danou věcí zabývaly, pohybovaly na úrovni, která se svým rozsahem zásadně nelišila od dřívějších případů, které se dotýkaly jiných automobilových výrobců, a proto s ohledem na provozní činnost koncernu Volkswagen se zdály být celkově zvladatelné. Toto posouzení společnosti Volkswagen AG vycházelo mimo jiné z poradenství právní kanceláře v USA zabývající se otázkami registrace vozidel, podle něhož se v minulosti podobné případy podařilo vyřešit dohodou s americkými úřady. Teprve poté, co EPA 18. září 2015, k tehdejšímu překvapení představenstva společnosti, zveřejnila příslušné oznámení („Notice of Violation“), začala se celá situace jevit v naprosto odlišném světle.

V účetním období roku 2024 nevznikly v souvislosti s problematikou dieselových motorů žádné významné mimořádné položky.

Další údaje o právních sporech v souvislosti s problematikou dieselových motorů jsou uvedeny v bodě přílohy „Právní spory“.

ANTIMONOPOLNÍ ŠETŘENÍ

Evropská komise provedla v roce 2011 šetření u evropských výrobců nákladních vozidel kvůli podezření ohledně nepřípustné výměny informací v období mezi lety 1997 a 2011. V listopadu 2014 zaslala v této souvislosti společnostem MAN, Scania a ostatním dotčeným výrobcům nákladních vozidel takzvané oznámení námitek. Rozhodnutím o schválení narovnání v červenci 2016 uložila Evropská komise pěti evropským výrobcům nákladních vozidel pokuty. Vzhledem k tomu, že společnost MAN informovala Evropskou komisi o nesrovnalostech jako klíčový svědek, byla od pokut plně osvobozena. V září 2017 uložila Evropská komise společnosti Scania pokutu ve výši 0,88 mld. €. Soudní dvůr Evropské unie (Tribunál) opravné prostředky podané značkou Scania rozsudkem v únoru 2022 v plném rozsahu zamítl. Odvolání společnosti Scania proti tomuto rozsudku z dubna 2022 bylo v únoru 2024 Evropským soudním dvorem, soudem poslední instance, v plném rozsahu zamítnuto.

Navíc byly zákazníky podány žaloby na náhradu újmy způsobené kartelovou dohodou. Jako v každém kartelovém řízení mohou následovat další žaloby na náhradu újmy. Na velký počet těchto právních sporů nebyly vytvořeny žádné rezervy, protože se neočekává, že by vyústily v konečné rozhodnutí o náhradě škody na nejvyšší odvolací úrovni. Na žaloby, u nichž se po přehodnocení rizik zdá, že konečný výsledek na nejvyšší odvolací úrovni spíše povede k zaplacení náhrady škody společností MAN nebo Scania, byly vytvořeny rezervy ve výši 162 mil. €.

V březnu 2022 Evropská komise a Úřad pro hospodářskou soutěž a trhy (CMA) – britský antimonopolní úřad – prohledaly prostory různých výrobců automobilů a organizací působících v automobilovém průmyslu a některým doručily formální žádost o informace. V rámci koncernu Volkswagen je předmětem šetření skupina Volkswagen Group UK, kde proběhla kontrola ze strany úřadu CMA, a společnost Volkswagen AG, která od Evropské komise obdržela žádost o informace týkající se celého koncernu. Šetření se týká evropských, japonských a korejských výrobců, jakož i národních organizací působících v těchto zemích a evropské organizace European Automobile Manufacturers' Association (ACEA, Evropská asociace výrobců automobilů), kteří jsou podezřelí, že se mezi lety 2001/2002 až do zahájení řízení dohodli na tom, že se budou vyhýbat poplatkům za služby recyklačních společností, které likvidují vozidla s ukončenou životností (ELV) (týká se konkrétně osobních vozů a lehkých užitkových vozidel). Údajně se rovněž dohodli, že se zdrží konkurenčního využití věcí souvisejících s ELV, tj. že nebudou zveřejňovat příslušné údaje o recyklaci (o recyklátech, recyklovatelnosti, využití) pro konkurenční účely. K prošetřovanému porušení mělo dojít zejména v pracovní skupině asociace „ACEA" pro recyklaci a v jejích souvisejících podskupinách. Volkswagen AG odpovídá na žádosti Evropské komise o informace. V červnu 2024 čínské antimonopolní úřady také doručily společnosti Volkswagen AG žádost o informace v dané věci. Jihokorejský antimonopolní úřad KFTC navíc v souvislosti s touto záležitostí provedl prohlídku v sídle společnosti Volkswagen Group Korea. Skupina Volkswagen Group UK spolupracuje s úřadem CMA. V této věci CMA požádal také společnost Volkswagen AG o informace. V červenci 2022 podal Volkswagen AG žalobu o soudní přezkum, v níž napadl žádosti úřadu CMA o informace, zejména z toho důvodu, že se domnívá, že přesahují pravomoc CMA. V únoru 2023 soud žalobě vyhověl. CMA se proti tomuto rozsudku odvolal v dubnu 2023 a v lednu 2024 odvolací soud rozhodl ve prospěch CMA. Volkswagen AG se proti tomuto rozhodnutí odvolal k Nejvyššímu soudu. Souběžně s tím společnost Volkswagen AG nadále zkoumá možnosti přiměřené spolupráce s CMA.

Navíc několik vnitrostátních a mezinárodních orgánů zahájilo antimonopolní šetření. Koncern Volkswagen při těchto šetřeních s příslušnými orgány úzce spolupracuje; hodnocení skutkového stavu zatím vzhledem k ranému stadiu není možné.

RESTRUKTURALIZACE V KONCERNU VOLKSWAGEN

V účetním období 2024 vykázal koncern Volkswagen náklady na restrukturalizaci ve výši 3,0 mld. €, převážně v ostatních provozních nákladech, které připadají zejména na Volkswagen AG a Audi.

S cílem dosáhnout dlouhodobého snížení personálních nákladů ve správních oblastech společnosti Volkswagen AG se představenstvo v dubnu 2024 rozhodlo podpořit aktivity spojené se snižováním počtu zaměstnanců nabídkou selektivních dohod o odstupném. V této souvislosti byly vykázány výdaje ve výši 0,9 mld. €.

Vzhledem k vývoji poptávky po modelové řadě Audi Q8 e-tron vyráběné v Bruselu vedlo představenstvo společnosti Audi Brussels S.A./N.V., Brusel/Belgie (Audi Brussels) od července do prosince 2024 v souladu s belgickým právem informační a konzultační proces s příslušnými sociálními partnery ohledně restrukturalizace závodu, který zahrnuje ukončení provozu k 28. prosinci 2024. V lednu 2025 byl schválen sociální plán. V účetním období roku 2024 byly v souvislosti s touto restrukturalizací vykázány výdaje v celkové výši 1,6 mld. €. Tyto výdaje zahrnují mimo jiné předpokládané odpisy zásob a dlouhodobého majetku, náklady na změnu výrobního procesu, náklady na právní služby a poradenství, jakož i náklady na zaměstnance v rámci sociálního plánu.

Kromě toho byly zavedeny restrukturalizační programy i v dalších koncernových společnostech.

DOPADY KOLEKTIVNÍ SMLOUVY

Na základě kolektivní smlouvy uzavřené mezi společností Volkswagen AG a zástupci zaměstnanců v prosinci 2024 bylo nutné upravit výpočet různých rezerv souvisejících s personálem. Tento krok vedl k výnosům ve výši přibližně 1 mld. €, které jsou z velké části vykázány v nákladech na prodej. Kromě toho bylo nutné při oceňování penzijních závazků upravit různé předpoklady týkající se očekávaného vývoje. Výsledkem byl pojistněmatematický zisk ve výši 0,2 mld. €, vykázaný ve vlastním kapitálu.

VÝZNAMNÉ TRANSAKCE VYKAZOVANÉHO ÚČETNÍHO OBDOBÍ

SPOLUPRÁCE SE SPOLEČNOSTÍ RIVIAN

Poté, co koncern Volkswagen (Volkswagen) a americký výrobce elektromobilů Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) v červnu 2024 oznámili svůj záměr založit společný podnik, zahájila společnost Rivian and VW Group Technology, LLC, Palo Alto/USA (Rivian and Volkswagen Group Technologies) po dosažení technických milníků a získání nezbytných úředních povolení dne 13. listopadu 2024 svou činnost. Společný podnik je vlastněn oběma partnery rovným dílem a působí jako samostatná společnost. V konsolidované účetní závěrce je vykázán jako společný podnik s použitím metody ekvivalence.

Cílem spolupráce je vývoj softwarově definovaných automobilových architektur (SDV) nové generace, které budou použity v budoucích vozidlech obou společností. Společný podnik vychází ze stávající softwarové a elektronické architektury společnosti Rivian a bude společně vyvíjet špičkové architektury a software pro SDV obou partnerů.

Nejpozději do ledna 2028 plánuje Volkswagen investovat do společnosti Rivian a společného podniku Rivian and Volkswagen Group Technologies až 5,8 mld. USD. Počáteční investice do společnosti Rivian byla provedena v červnu 2024 ve formě nezajištěného konvertibilního dluhopisu v hodnotě 1 mld. USD, který byl 3. prosince 2024 konvertován na 95 377 269 kmenových akcií společnosti Rivian. Volkswagen tak vlastní přibližně 8,6 % akcií třídy A společnosti Rivian v oběhu, což představuje přibližně 8% podíl na hlasovacích právech. Investice do společnosti Rivian je vykázána v reálné hodnotě prostřednictvím ostatního úplného výsledku v konsolidované účetní závěrce. Při zahájení činnosti společností Rivian and Volkswagen Group Technologies investoval koncern Volkswagen další 1,3 mld. USD, zejména do nákupu licencí na stávající technologie architektury společnosti Rivian a do 50% podílu ve společném podniku. Po dosažení určitých finančních a technických milníků v letech 2025, 2026 a 2027 očekává koncern Volkswagen další investice ve výši až 3,5 mld. USD ve formě vlastního a cizího kapitálu, z čehož až 2,5 mld. USD bude připadat na kmenové akcie společnosti Rivian; tyto investice by měly být provedeny formou dvou tranší ve výši 1 mld. USD v letech 2025 a 2026 a třetí tranše ve výši 0,5 mld. USD v roce 2027, případně nejpozději na začátku ledna 2028. Cena akcií bude stanovena vždy před datem nákupu na základě stanovené průměrné tržní ceny kmenových akcií společnosti Rivian plus přirážky. V roce 2026 může podnik Rivian and Volkswagen Group Technologies čerpat další částku ve výši 1 mld. USD jako půjčku a předat ji společnosti Rivian.

V účetním období 2024 vedl podmíněný závazek k nákupu dalších kmenových akcií společnosti Rivian k nákladům z ocenění derivátu ve výši 409 mil. €. Tyto byly kompenzovány ziskem z ocenění konvertibilního dluhopisu ve výši 126 mil. €, který vyplýval z pozitivního vývoje ceny akcií společnosti Rivian. Uvedené nepeněžní částky byly vykázány v ostatním finančním výsledku.

ARGO AI

Proces ukončení činnosti společnosti Argo AI, LLC, Pittsburgh/USA (Argo AI), zahájený ve třetím čtvrtletí roku 2022, byl dokončen ve třetím čtvrtletí roku 2024. K 30. září 2024 bylo v konsolidované účetní závěrce ukončeno zahrnutí podílu metodou ekvivalence. Výsledný výnos ve výši 265 mil. € byl vykázán v podílu na zisku/ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou. Vyplývá z realizace kurzových rozdílů, které byly dosud vykázány přímo ve vlastním kapitálu bez vlivu na výsledek a které byly převedeny z ostatních rezerv připadajících na majetkové účasti oceněné ekvivalenční metodou do podílu na zisku/ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou.

NORTHVOLT AB

Švédská společnost Northvolt AB, Stockholm/Švédsko (Northvolt), v níž má koncern Volkswagen majetkovou účast, požádala v listopadu 2024 o ochranu před úpadkem podle amerického práva. Tomuto kroku předcházely zprávy o finančních potížích společnosti. Po zahájení ochranného konkurzního řízení byly zbývající čistá účetní hodnota majetkové účasti a pohledávky z úvěru za společností Northvolt v plné výši odepsány. Výjimkou jsou pohledávky z úvěrů z finančních prostředků, které byly společnosti Northvolt poskytnuty až po zahájení řízení na ochranu věřitelů a které jsou zajištěny samostatnými zárukami. Odpis vedl v účetním období 2024 k nepeněžnímu nákladu v celkové výši 661 mil. €, který byl vykázán v ostatním finančním výsledku.

VÝZNAMNÉ TRANSAKCE PŘEDCHOZÍHO ÚČETNÍHO OBDOBÍ

SCOUT MOTORS INC.

V rámci strategie koncernu Volkswagen v Severní Americe byla v účetním období 2022 založena společnost Scout Motors Inc., Tysons/USA, která je stoprocentní dceřinou společností koncernu Volkswagen. Pod názvem Scout vznikne nová značka vozidel, která bude od roku 2027 v USA vyrábět elektrifikované terénní vozy a pickupy. Za účelem financování vytvoření značky Scout a plánování vývoje a výroby vozidel byla do společnosti v účetním období 2023 vložena částka 493 mil. USD. Společnost je od 1. ledna 2023 zahrnuta do konsolidované účetní závěrky koncernu Volkswagen.

QUANTUMSCAPE CORPORATION

Koncern Volkswagen provedl test na snížení hodnoty podílu ve společnosti QuantumScape Corporation, San José/USA (QuantumScape) na základě vývoje ceny akcií. Účetní hodnota byla na základě testu na snížení hodnoty upravena, přičemž daná úprava vedla k nepeněžnímu nákladu ve výši 0,4 mld. € v účetním období 2023, který byl prezentován v ostatním finančním výsledku.

XPENG INC.

Dne 6. prosince 2023 získal Volkswagen 4,99 % kmenových akcií výrobce elektromobilů XPeng Inc., Kajmanské ostrovy (XPeng) za celkovou kupní cenu 706 mil. USD. Realizace termínového obchodu (probíhá od 26. července 2023) vedla v účetním období 2023 k nepeněžnímu příjmu ve výši 74,2 mil. €, který je vykázán v ostatním finančním výsledku v položce výnosy a náklady ze změny reálné hodnoty zajišťovacích transakcí/derivátů nezahrnutých do zajišťovacího účetnictví. Současně s dohodou o nabytí akcií byla uzavřena rámcová technologická smlouva s Guangdong Xiaopeng Motors Technology Co. Ltd, Guangzhou/Čína, dceřinou společností XPeng, týkající se mimo jiné společného vývoje elektromobilů v Číně.

Investice do společnosti XPeng je vykázána v reálné hodnotě prostřednictvím ostatního úplného výsledku.

AUDI FAW NEV CO.

Dne 27. září 2023 rozhodli akcionáři AUDI AG, Ingolstadt, Volkswagen (China) Investment Co, Ltd, Peking/Čína a China FAW Corporation Limited, Changchun/Čína o změnách stanov společnosti Audi FAW NEV Co, Ltd, Changchun/Čína (Audi FAW NEV Co.) s účinností od 1. října 2023. Změny vedly ke ztrátě kontroly ze strany koncernu Volkswagen nad společností, a tedy k jejímu vyřazení z konsolidace, přičemž vlastnická struktura zůstala nezměněna. Společnost je od 1. října 2023 společně kontrolována ve smyslu IFRS 11. V návaznosti na to je investice do společnosti Audi FAW NEV Co. zahrnuta do konsolidované účetní závěrky jako společný podnik s použitím ekvivalenční metody. V důsledku změny způsobu účtování investice se peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty v účetním období 2023 snížily o nízkou trojcifernou částku v milionech eur. Kromě toho nenastaly žádné významné dopady na finanční pozici a výkonnost koncernu Volkswagen.

HORIZON ROBOTICS INC.

Dne 7. prosince 2023 nabyl Volkswagen prioritní akcie společnosti Horizon Robotics Inc., Kajmanské ostrovy (Horizon Robotics), předního poskytovatele energeticky účinných výpočetních platforem pro autonomní řízení v Číně, od Horizon Robotics za kupní cenu 200 mil. USD, přičemž společnosti Horizon Robotics poskytl konvertibilní půjčku ve výši 800 mil. USD. Obě investice byly v účetní závěrce klasifikovány jako dluhové nástroje a oceňovány reálnou hodnotou do zisku nebo ztráty. Oceňování vedlo k nezpeněženým ziskům ve výši 0,7 mil. € v účetním období roku 2023, které byly vykázány v ostatním finančním výsledku pod výnosy a náklady z cenných papírů a výpůjček. Od vstupu společnosti Horizon Robotics na burzu v říjnu 2024 jsou podíly v této společnosti klasifikovány jako kapitálové nástroje a oceňovány v reálné hodnotě prostřednictvím ostatního úplného výsledku.

S cílem podpořit vývoj vysoce automatizovaného a autonomního řízení v Číně se Volkswagen rovněž dohodl na založení společného podniku se společností Horizon Robotics. Dne 14. prosince 2023 investoval Volkswagen za tímto účelem 2 mld. CNY za 60% podíl v nové společnosti CARIZON (Beijing) Technology Company Limited, Beijing/China (CARIZON). Kromě toho se Volkswagen zavázal k budoucím kapitálovým příspěvkům do společného podniku ve výši až 8,4 mld. CNY.

Dopady změny klimatu

Na pozadí klimatických změn a s tím souvisejícího zpřísňování emisních pravidel dále postupuje transformace automobilového průmyslu směrem k elektromobilitě a digitalizaci. Koncern Volkswagen pevně zakotvil transformaci k elektromobilitě do své strategie.

V rámci sestavení konsolidované účetní závěrky představenstvo zohlednilo možné dopady změny klimatu a budoucích regulatorních nařízení, především dopady přechodu k elektromobilitě souvisejícího s uvedenými skutečnostmi. Potenciální účinky zejména na dlouhodobá aktiva, rezervy na emisní daně a budoucí peněžní toky byly, pokud to bylo možné, do konsolidované účetní závěrky zahrnuty v rámci významných odhadů a úsudků vedení.

V rámci své elektrifikační kampaně hodlá koncern Volkswagen nabídnout do roku 2030 svým zákazníkům po celém světě obsáhlou paletu modelů s bateriovým pohonem – od sériových modelů až po prémiová vozidla. Dopady přechodu k elektromobilitě, spolu s plánovaným zvýšením podílu plně elektrických vozidel, jsou brány v potaz při střednědobém plánování a tím při odhadech budoucích peněžních toků za účelem stanovení zpětně získatelné částky v rámci testování na snížení hodnoty goodwillů a nehmotných aktiv s neurčitelnou dobou použitelnosti především při plánování budoucích modelů vozidel a investic do nákladů na vývoj a výrobních zařízení. Ve střednědobém plánování byla pro tento účel vyčleněna částka v řádu nižších stovek miliard eur. Navíc koncern Volkswagen pravidelně posuzuje, zda je na základě vývoje uvedených skutečností nezbytné provádět testování na snížení hodnoty či úpravy dob použitelnosti ostatních dlouhodobých nefinančních aktiv. Nebyly zjištěny žádné významné dopady na dobu použitelnosti aktivovaných nákladů na vývoj nebo pozemky, budovy a zařízení s ohledem na uvažovaná období regulačních požadavků a vzhledem k souběžné výrobě bateriových elektromobilů a vozidel se spalovacími motory v příštích letech. Ve vztahu k nestále se zpřísňujícím emisním pravidlům je zajištěno zohlednění různých mezinárodních pravidel a adekvátní zachycení případných závazků. V této souvislosti byla v účetním období navýšena příslušná rezerva v řádu stovek milionů eur. Zvýšené vývojové náklady v oblastech elektromobility a digitalizace však vedou k příslušnému růstu nehmotných aktiv vytvořených vlastní činností. V této souvislosti viz komentář v oddíle „Pravidla účtování a oceňování“.

Co se týče podrobného popisu toho, jak je udržitelnost zohledněna v rámci koncernové strategie či v rámci řízení a plánování koncernu, odkazujeme na kapitoly „Cíle a strategie“ a „Trvale udržitelné zvyšování hodnoty“ v konsolidované výroční zprávě, resp. „Informace o životním prostředí“ ve zprávě o udržitelnosti.

Konsolidační celek

Kromě společnosti Volkswagen AG jsou do konsolidované účetní závěrky zahrnuty všechny významné tuzemské a zahraniční dceřiné podniky včetně strukturovaných jednotek, které společnost Volkswagen AG přímo nebo nepřímo ovládá. Strukturované jednotky slouží především k provádění transakcí s cennými papíry zajištěnými aktivy pro refinancování v oblasti finančních služeb a také k uložení přebytečné likvidity do speciálních fondů cenných papírů.

Dceřiné podniky s pozastavenou činností nebo s činností, která má z hlediska věrného obrazu o finanční pozici, finanční výkonnosti a peněžních tocích koncernu Volkswagen jak samostatně, tak souhrnně zanedbatelný význam, se nekonsolidují. Tyto podniky se v konsolidované účetní závěrce vykazují v pořizovacích nákladech s přihlédnutím k případným ztrátám ze snížení hodnoty či zrušení ztrát ze snížení hodnoty.

Významné společnosti, ve kterých má společnost Volkswagen AG přímo nebo nepřímo možnost podstatným způsobem ovlivňovat rozhodování o finančních a provozních zásadách (přidružené podniky), nebo které přímo nebo nepřímo společně ovládá (společné podniky), se oceňují ekvivalenční metodou. Za společné podniky se považují také společnosti, ve kterých sice koncern Volkswagen disponuje většinou hlasovacích práv, ale v nichž lze na základě společenských smluv činit podstatná rozhodnutí pouze jednomyslně. Přidružené podniky a společné podniky zanedbatelného významu se v konsolidované účetní závěrce vykazují v pořizovacích nákladech s přihlédnutím k případným ztrátám ze snížení hodnoty či zrušení ztrát ze snížení hodnoty.

Složení koncernu Volkswagen je znázorněno v následující tabulce:

	2024	2023
Volkswagen AG a plně konsolidované dceřiné společnosti		
Tuzemské	141	143
Zahraniční	805	810
Dceřiné společnosti vykázané v pořizovacích nákladech		
Tuzemské	90	91
Zahraniční	269	287
Přidružené a společné podniky účtované metodou ekvivalence a ostatní účasti vykázané v reálné hodnotě		
Tuzemské	54	50
Zahraniční	124	111
Přidružené a společné podniky vykázané v pořizovacích nákladech		
Německo	51	52
Zahraniční	54	56
	1 588	**1 600**

Celkový přehled majetkových účastí, který je součástí samostatné účetní závěrky společnosti Volkswagen AG, naleznete v elektronicky vedeném rejstříku www.unternehmensregister.de a také na adrese www.volkswagen-group.com/investor-relations.

Následující plně konsolidované německé podniky s právní formou kapitálové, resp. osobní společnosti splnily začleněním do konsolidované účetní závěrky podmínky § 264 odst. 3, resp. § 264b německého obchodního zákoníku (Handelsgesetzbuch, dále HGB) a v maximálně možné míře uplatňují osvobození od povinnosti zveřejnit samostatnou účetní závěrku:

> AUDI AG, Ingolstadt
> Audi Berlin GmbH, Berlin
> Audi Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
> Audi Hamburg GmbH, Hamburg
> Audi Hannover GmbH, Hanover
> Audi Leipzig GmbH, Leipzig
> Audi München GmbH, Munich
> Audi Sport GmbH, Neckarsulm
> Audi Stuttgart GmbH, Stuttgart
> Auto & Service PIA GmbH, Munich
> Autostadt GmbH, Wolfsburg
> Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg
> CARIAD SE, Wolfsburg
> dx.one GmbH, Wolfsburg
> Eberhardt Kraftfahrzeug GmbH + Co. KG, Ulm
> GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Heinrich-von-Buz-Straße KG, Pullach i. Isartal
> HABAMO Verwaltung GmbH & Co. Objekt Sterkrade KG, Pullach i. Isartal
> Haberl Beteiligungs-GmbH, Munich
> Held & Ströhle GmbH & Co. KG, Ulm
> MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG, Munich
> MAHAG GmbH, Munich
> MAHAG Sportwagen Zentrum Albrechtstraße GmbH, Munich
> MAN Energy Solutions SE, Augsburg
> MOIA GmbH, Berlin
> MOIA Operations Germany GmbH, Hanover
> Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
> Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, Mannheim
> PowerCo SE, Salzgitter
> PSW automotive engineering GmbH, Gaimersheim
> PZ Leipzig GmbH, Leipzig
> Quest One GmbH, Augsburg
> Schwaba GmbH, Augsburg
> SEAT Deutschland Niederlassung GmbH, Weiterstadt
> SKODA AUTO Deutschland GmbH, Weiterstadt
> SZM Sportwagen Zentrum München GmbH, Munich
> VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
> VGRB GmbH, Berlin
> VGRD GmbH, Wolfsburg
> VGRDD GmbH, Dresden
> VGRHH GmbH, Hamburg
> Volkswagen ADMT Hannover GmbH, Hanover
> Volkswagen AirService GmbH, Braunschweig
> Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin
> Volkswagen Automobile Chemnitz GmbH, Chemnitz
> Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main

> Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg
> Volkswagen Automobile Hannover GmbH, Hanover
> VOLKSWAGEN Automobile Leipzig GmbH, Leipzig
> Volkswagen Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim
> Volkswagen Automobile Stuttgart GmbH, Stuttgart
> Volkswagen Deutschland GmbH & Co. KG, Wolfsburg
> Volkswagen Deutschland Verwaltungs GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen
> Volkswagen Group AI Lab GmbH, Braunschweig
> Volkswagen Group Beteiligungen GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Group IT Solutions GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Group Real Estate GmbH & Co. KG, Wolfsburg
> Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
> Volkswagen Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
> Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal
> Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück
> Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau
> Volkswagen Software Asset Management GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Vermögensverwaltungs-GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich

PLNĚ KONSOLIDOVANÉ DCEŘINÉ SPOLEČNOSTI

Změny v konsolidačním celku během účetního období jsou uvedeny v následující tabulce:

Počet	Tuzemské	Zahraniční
První konsolidace		
Dceřiné společnosti dosud vykazované v pořizovacích nákladech	2	21
Nově založené dceřiné společnosti	-	14
Ostatní	-	1
	2	**36**
Vyřazení z konsolidace		
Fúze	3	7
Likvidace	-	23
Prodeje/ostatní	1	11
	4	**41**

První konsolidace, resp. vyřazení z konsolidace těchto dceřiných společností neměla jak samostatně, tak souhrnně významný vliv na prezentaci finanční pozice a výkonnosti. Nekonsolidované strukturované jednotky jsou z pohledu skupiny nevýznamné. Z těchto podniků především nevyplývají významná rizika pro skupinu.

INVESTICE DO PŘIDRUŽENÝCH PODNIKŮ

Z pohledu koncernu byly k rozvahovému dni významné tyto přidružené podniky: QuantumScape, Gotion High-Tech Co., Ltd., Hefei/China (Gotion) a Sinotruk (Hongkong) Ltd., Hongkong/China (Sinotruk). V předchozím účetním období byla v údajích zahrnuta účast ve společnosti Northvolt. Další informace o společnosti Northvolt naleznete v části „Významné události".

QuantumScape

QuantumScape je americký start-up zaměřený na výrobu lithium-kovových baterií. Mezi koncernovými společnostmi a společností QuantumScape byla uzavřena dohoda o industrializaci moderní lithium-kovové technologie společnosti QuantumScape. Hlavní pobočka QuantumScape je ve městě San José, USA.

K 31. prosinci 2024 činila tržní hodnota podílů ve společnosti QuantumScape 430 mil. € (2023: 541 mil. €).

Gotion

Gotion je čínská technologická společnost, která se zabývá především výzkumem a vývojem, výrobou a prodejem lithium-iontových baterií a podnikáním v oblasti přenosu a transformace elektrické energie. Koncernové společnosti a Gotion se dohodly na strategickém rámci spolupráce při vývoji, výrobě a distribuci bateriových článků. Hlavní pobočka Gotion je ve městě Che-fej, Čína.

K 31. prosinci 2024 činila tržní hodnota podílů ve společnosti Gotion 1,2 mld. € (2023: 1,2 mld. €).

Sinotruk

Sinotruk je jedním z největších výrobců nákladních vozidel na čínském trhu. Hlavní pobočka Sinotruk je ve městě Hongkong, Čína.

K 31. prosinci 2024 činila tržní hodnota podílů ve společnosti Sinotruk 1 947 mil. € (2023: 1 222 mil. €).

SOUHRNNÉ FINANČNÍ INFORMACE O VÝZNAMNÝCH PŘIDRUŽENÝCH PODNICÍCH NA BÁZI 100 %

mil. €	QuantumScape[1]	Gotion[2]	Sinotruk[3]
2024			
Výše podílu v %	16	24	25
Dlouhodobá aktiva	553	8 479	4 922
Krátkodobá aktiva	763	6 110	12 144
Dlouhodobé závazky	137	3 408	174
Krátkodobé závazky	54	6 631	10 708
Čistá účetní hodnota	1 124	4 550	6 183
Tržby	–	4 347	11 893
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem po zdanění	−442	−69	874
Zisk nebo ztráta vztahující se k ukončovaným činnostem po zdanění	–	–	–
Ostatní úplný výsledek	7	−112	−4
Úplný výsledek celkem	−436	−180	870
Přijaté dividendy[4]	–	6	138
2023			
Výše podílu v %	17	25	25
Dlouhodobá aktiva	586	7 449	4 072
Krátkodobá aktiva	1 072	5 628	10 165
Dlouhodobé závazky	149	3 206	154
Krátkodobé závazky	44	5 202	8 414
Čistá účetní hodnota	1 466	4 668	5 669
Tržby	–	3 183	9 836
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem po zdanění	−429	−301	425
Zisk nebo ztráta vztahující se k ukončovaným činnostem po zdanění	–	–	–
Ostatní úplný výsledek	15	−16	−2
Úplný výsledek celkem	−414	−317	423
Přijaté dividendy[4]	–	–	25

1 Údaje v rozvaze se vztahují k rozvahovému dni 30. září a údaje ve výkaze zisku a ztráty se vztahují k období od 1. října do 30. září. Údaje jsou uvedeny po úpravě kupní ceny.
2 Údaje v rozvaze se vztahují k rozvahovému dni 30. září a údaje ve výkaze zisku a ztráty se vztahují k období od 1. října do 30. září. Údaje jsou uvedeny po úpravě kupní ceny.
3 Údaje v rozvaze se vztahují k rozvahovému dni 30. červnu a údaje ve výkaze zisku a ztráty se vztahují k období od 1. července do 30. června.
4 Podíl na dividendách je vykázán po odečtení srážkové daně.

SESOUHLASENÍ FINANČNÍCH INFORMACÍ A ÚČETNÍ HODNOTY ÚČASTÍ OCENĚNÝCH EKVIVALENČNÍ METODOU

mil. €	QuantumScape[1]	Gotion[1]	Sinotruk
2024			
Čistá účetní hodnota k 01.01.	1 466	4 668	5 669
Zisk/ztráta	−442	−69	874
Ostatní úplný výsledek	7	−112	−4
Změna základního kapitálu	0	2	–
Změna stavu fondů	155	127	−63
Kurzové rozdíly	−62	−43	82
Dividendy[2]	–	−23	−375
Čistá účetní hodnota k 31.12.	1 124	4 550	6 183
Podíl na vlastním kapitálu	179	1 069	1 561
Konsolidace/goodwill/ostatní	269	−275	−613
Účetní hodnota účasti oceněné ekvivalenční metodou	448	794	949
2023			
Čistá účetní hodnota k 01.01.	1 572	5 039	6 105
Zisk/ztráta	−429	−301	425
Ostatní úplný výsledek	15	−16	−2
Změna základního kapitálu	0	0	–
Změna stavu fondů	416	110	−7
Kurzové rozdíly	−108	−165	−735
Dividendy[2]	–	–	−118
Čistá účetní hodnota k 31.12.	1 466	4 668	5 669
Podíl na vlastním kapitálu	256	1 111	1 417
Konsolidace/goodwill/ostatní	370	−209	−504
Účetní hodnota účasti oceněné ekvivalenční metodou	626	902	913

1 Údaje jsou uvedeny po úpravě kupní ceny.
2 Podíl na dividendách je vykázán včetně srážkové daně.

SOUHRNNÉ FINANČNÍ INFORMACE O ÚČASTECH V JEDNOTLIVĚ NEVÝZNAMNÝCH PŘIDRUŽENÝCH PODNICÍCH NA BÁZI POMĚRNÉHO PODÍLU

mil. €	2024	2023
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem po zdanění	−507	−17
Zisk nebo ztráta vztahující se k ukončovaným činnostem po zdanění	–	–
Ostatní úplný výsledek	−14	0
Úplný výsledek celkem	−521	−16
Účetní hodnota účasti oceněné ekvivalenční metodou	2 381	1 965

V běžném účetním období existují nevykázané ztráty v souvislosti s investicemi do přidružených podniků ve výši 636 mil. € (2023: – mil. €). Přidruženým podnikům byly poskytnuty finanční záruky ve výši 1 mil. € (2023: 1 mil. €).

INVESTICE DO SPOLEČNÝCH PODNIKŮ

K rozvahovému dni jsou z pohledu koncernu významné tyto společné podniky: FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd., Čchang-čchun/Čína, SAIC-Volkswagen Automotive Company Ltd., Šanghaj/Čína a SAIC-Volkswagen Sales Company Ltd., Šanghaj/Čína.

FAW-Volkswagen Automotive Company

FAW-Volkswagen Automotive Company vyvíjí, vyrábí a prodává osobní automobily. Mezi podniky ve skupině a partnerem tohoto společného podniku China FAW Corporation Limited existuje dohoda o dlouhodobém strategickém partnerství. Hlavní pobočka je ve městě Čchang-čchun, Čína.

SAIC-Volkswagen Automotive Company

SAIC-Volkswagen Automotive Company vyvíjí a vyrábí osobní automobily. Mezi podniky ve skupině a partnerem tohoto společného podniku Shanghai Automotive Industry Corporation existuje dohoda o dlouhodobém strategickém partnerství. Hlavní pobočka je ve městě Šanghaj, Čína.

SAIC-Volkswagen Sales Company

Společnost SAIC-Volkswagen Sales Company prodává osobní automobily pro SAIC-Volkswagen Automotive Company. Mezi podniky ve skupině a partnerem tohoto společného podniku Shanghai Automotive Industry Corporation existuje dohoda o dlouhodobém strategickém partnerství. Hlavní pobočka je ve městě Šanghaj, Čína.

SOUHRNNÉ FINANČNÍ INFORMACE O VÝZNAMNÝCH SPOLEČNÝCH PODNICÍCH NA BÁZI 100 %

mil. €	FAW-Volkswagen Automotive Company	SAIC-Volkswagen Automotive Company[1]	SAIC-Volkswagen Sales Company
2024			
Výše podílu v %	40	50	30
Dlouhodobá aktiva	9 124	6 390	809
Krátkodobá aktiva	13 162	7 568	3 161
z toho peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	8 773	2 167	262
Dlouhodobé závazky	726	1 859	102
z toho finanční závazky[2]	9	2	3
Krátkodobé závazky	15 189	9 740	3 775
z toho finanční závazky[2]	61	1 346	–
Čistá účetní hodnota	6 372	2 359	93
Tržby	39 166	17 293	19 012
Odpisy hmotných aktiv a odpisy nehmotných aktiv	1 900	1 205	11
Úrokové výnosy	170	28	4
Úrokové náklady	1	29	1
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem před zdaněním	3 301	686	100
Daňový náklad	658	95	22
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem po zdanění	2 643	591	78
Zisk nebo ztráta vztahující se k ukončovaným činnostem po zdanění	–	–	–
Ostatní úplný výsledek	–108	4	–
Úplný výsledek celkem	2 535	596	78
Přijaté dividendy[3]	1 787	190	96
2023			
Výše podílu v %	40	50	30
Dlouhodobá aktiva	9 465	6 006	820
Krátkodobá aktiva	17 346	7 369	4 229
z toho peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	12 319	2 029	330
Dlouhodobé závazky	727	528	103
z toho finanční závazky[2]	11	2	21
Krátkodobé závazky	17 808	10 759	4 617
z toho finanční závazky[2]	12	1 394	21
Čistá účetní hodnota	8 276	2 088	329
Tržby	46 846	18 728	21 754
Odpisy hmotných aktiv a odpisy nehmotných aktiv	1 857	1 406	34
Úrokové výnosy	196	28	5
Úrokové náklady	5	37	2
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem před zdaněním	4 918	293	433
Daňový náklad	1 294	–64	109
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem po zdanění	3 624	357	324
Zisk nebo ztráta vztahující se k ukončovaným činnostem po zdanění	–	–	–
Ostatní úplný výsledek	–152	–13	–
Úplný výsledek celkem	3 472	344	324
Přijaté dividendy[3]	1 407	548	105

1 Společnost SAIC-Volkswagen Sales Company prodává osobní automobily pro SAIC-Volkswagen Automotive Company. Tržby vykázané u společnosti SAIC-Volkswagen Automotive Company byly tedy dosaženy především se společností SAIC-Volkswagen Sales Company.
2 Bez obchodních závazků.
3 Podíl na dividendách je vykázán po odečtení srážkové daně.

SESOUHLASENÍ FINANČNÍCH INFORMACÍ A ÚČETNÍ HODNOTY ÚČASTÍ OCENĚNÝCH EKVIVALENČNÍ METODOU

mil. €	FAW-Volkswagen Automotive Company	SAIC-Volkswagen Automotive Company	SAIC-Volkswagen Sales Company
2024			
Čistá účetní hodnota k 01.01.	8 276	2 088	329
Zisk/ztráta	2 643	591	78
Ostatní úplný výsledek	–108	4	–
Změna základního kapitálu	–	–	–
Změna stavu fondů	–	–	–
Kurzové rozdíly	228	71	6
Dividendy[1]	–4 666	–396	–320
Čistá účetní hodnota k 31.12.	6 372	2 359	93
Podíl na vlastním kapitálu	2 549	1 180	28
Konsolidace/goodwill/ostatní	–776	–882	–
Účetní hodnota účasti oceněné ekvivalenční metodou	1 772	297	28
2023			
Čistá účetní hodnota k 01.01.	9 018	3 039	374
Zisk/ztráta	3 624	357	324
Ostatní úplný výsledek	–152	–13	–
Změna základního kapitálu	–	–	–
Změna stavu fondů	–	–	–
Kurzové rozdíly	–534	–149	–17
Dividendy[1]	–3 681	–1 145	–351
Čistá účetní hodnota k 31.12.	8 276	2 088	329
Podíl na vlastním kapitálu	3 310	1 044	99
Konsolidace/goodwill/ostatní	–738	–463	–
Účetní hodnota účasti oceněné ekvivalenční metodou	2 572	581	99

1 Podíl na dividendách je vykázán včetně srážkové daně.

SOUHRNNÉ FINANČNÍ INFORMACE O ÚČASTECH V JEDNOTLIVĚ NEVÝZNAMNÝCH SPOLEČNÝCH PODNICÍCH NA BÁZI POMĚRNÉHO PODÍLU

mil. €	2024	2023
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem po zdanění	–141	332
Zisk nebo ztráta vztahující se k ukončovaným činnostem po zdanění	–	–
Ostatní úplný výsledek	62	–90
Úplný výsledek celkem	–79	242
Účetní hodnota účasti oceněné ekvivalenční metodou	3 600	3 887

Účetní hodnota účastí oceněných ekvivalenční metodou zahrnuje účast ve společnosti Green Mobility Holding S.A., Strassen/Lucemburk.

V účetním období ani v předchozím roce neexistovaly nevykázané ztráty v souvislosti s investicemi do společných podniků. Vůči společným podnikům existují podmíněné závazky ve výši 228 mil. € (2023: 219 mil. €); finanční záruky byly nulové (2023: 70 mil. €). V rámci transakcí s cennými papíry zajištěnými aktivy jsou peněžní prostředky společných podniků ve výši 162 mil. € (2023: 150 mil. €) složeny jako kolaterály a nelze s nimi volně disponovat.

IFRS 5 – AKTIVA DRŽENÁ K PRODEJI

K 31. prosinci 2024 koncern Volkswagen nedržel žádná aktiva klasifikovaná jako držená k prodeji a související závazky.

Transakce dokončené/ukončené ve vykazovaném účetním období

V souladu s požadavky IFRS 5 jsou konsolidované dceřiné společnosti OOO Volkswagen Group Finanz, Moskva/Rusko, OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskva/Rusko a OOO Volkswagen Bank RUS, Moskva/Rusko klasifikovány jako vyřazovaná skupina držená k prodeji od účetního období 2022. V této souvislosti byly v účetním období 2023 vykázány ztráty ze snížení hodnoty ve výši 186 mil. €.

Dne 18. ledna 2024 byly podíly ve společnostech OOO Volkswagen Group Finanz, Moskva/Rusko, a OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskva/Rusko, prodány externímu investorovi. Zejména z důvodu reklasifikace kurzových rozdílů do výkazu zisku a ztráty mělo vyřazení těchto dvou společností z konsolidace za následek ztrátu ve výši 62 mil. €, která byla vykázána v ostatních provozních nákladech.

Kromě toho byly v účetním období 2024 vykázány ztráty ze snížení hodnoty ve výši 29 mil. € v souvislosti se společností OOO Volkswagen Bank RUS, Moskva/Rusko. Daná společnost byla vyřazena z konsolidace k 30. červnu 2024. Její vyřazení z konsolidace vedlo ke ztrátě ve výši 184 mil. €, vykázané v ostatních provozních nákladech. Tato částka zahrnuje zejména reklasifikaci kurzových rozdílů do výkazu zisku a ztráty.

Německé spolkové ministerstvo hospodářství a ochrany klimatu svým rozhodnutím ze dne 3. července 2024 zakázalo prodej divize plynových turbín MGT společnosti CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/Čína. Spolkový kabinet rozhodnutí o zákazu schválil. V důsledku zákazu společnost MAN Energy Solutions SE, Augsburg, ukončila vývoj, výrobu a prodej plynových turbín MGT. Bude pokračovat v servisní činnosti pro plynové turbíny MGT. Zákaz plánovaného prodeje a ukončení činnosti týkající se výstavby nových zařízení s plynovými turbínami MGT vedl k ukončení vykazování daných aktivit podle IFRS 5 a zaúčtování ztráty ze snížení hodnoty aktivovaných nákladů na vývoj a zásob plynových turbín MGT k 30. červnu 2024. Vznikl tak náklad ve výši přibližně 86 mil. €, který je vykázán v nákladech na prodej a ostatních provozních nákladech. Kromě plynových turbín MGT existuje ještě další trojice typů plynových turbín (THM, FT8 a třída S). Výroba těchto turbín není uvedeným vývojem ovlivněna.

V souladu s požadavky IFRS 5 byly dvě ruské distribuční společnosti segmentu automobily, OOO Porsche Russland, Moskva/Rusko a OOO Porsche Center Moscow, Moskva/Rusko, a jedna ruská společnost spadající do segmentu finančních služeb, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskva/Rusko, klasifikovány jako vyřazovaná skupina držená k prodeji od září 2022. Pro vyřazovanou skupinu byla v účetním období 2022 vykázána ztráta ze snížení hodnoty ve výši 25 mil. €; další ztráta ze snížení hodnoty a protichůdné dopady měnových kurzů pak byly zjištěny v účetním období 2023. V prvních devíti měsících roku 2024 nebyly provedeny žádné další významné úpravy. Ruské společnosti byly vyřazeny z konsolidace ve čtvrtém čtvrtletí roku 2024. Vznikla tak ztráta ve výši 54 mil. €, která byla vykázána v ostatních provozních nákladech; uvedená částka zahrnuje zejména reklasifikaci kurzových rozdílů do výkazu zisku a ztráty.

Přepočet cizích měn

Koncern Volkswagen standardně používá pro přepočet směnné kurzy externího poskytovatele tržních dat. Všechny směnné kurzy jsou odvozeny z odpovídajících přepočítacích kurzů eura, z nichž jsou vytvořeny všechny ostatní měnové kombinace mimo euro.

Kurzy použité k přepočtu jsou uvedeny v následující tabulce:

		ROZVAHA STŘEDNÍ KURZ K 31.12.		VÝKAZ ZISKU NEBO ZTRÁTY PRŮMĚRNÝ KURZ	
	1 € =	2024	2023	2024	2023
Argentina	ARS	1 073,27110	894,99391	989,43391	317,91705
Austrálie	AUD	1,67610	1,62920	1,64013	1,62859
Brazílie	BRL	6,43140	5,37495	5,82618	5,40306
Kanada	CAD	1,49720	1,46810	1,48186	1,45957
Česká republika	CZK	25,15050	24,71800	25,11925	24,00353
Indie	INR	89,10800	92,11700	90,53256	89,33732
Japonsko	JPY	163,23000	156,79000	163,82257	151,93821
Mexiko	MXN	21,58915	18,76890	19,82192	19,19575
Čínská lidová republika	CNY	7,59860	7,87000	7,78612	7,65984
Polsko	PLN	4,27185	4,34090	4,30632	4,54402
Korejská republika	KRW	1 534,32000	1 440,71500	1 475,43597	1 413,50465
Rusko	RUB	112,43840	99,96610	100,22625	92,29940
Jihoafrická republika	ZAR	19,62545	20,44415	19,83310	19,95520
Švédsko	SEK	11,45005	11,08735	11,43291	11,47160
Velká Británie	GBP	0,83020	0,86910	0,84667	0,87001
USA	USD	1,04100	1,10770	1,08200	1,08170

Pravidla účtování a oceňování

ZÁSADY OCEŇOVÁNÍ

Účtování v koncernu Volkswagen se s výjimkou určitých položek, např. finančních nástrojů oceněných reálnou hodnotou nebo rezerv na penzijní a podobné závazky, řídí zásadou oceňování v historických cenách (model pořizovacích nákladů). Metody oceňování použité pro jednotlivé položky jsou podrobněji popsány níže.

NEHMOTNÁ AKTIVA

Nehmotná aktiva se vykazují v souladu s modelem pořizovacích nákladů.

Nakoupená nehmotná aktiva se oceňují v pořizovacích nákladech a – pokud mají omezenou dobu použitelnosti – odepisují rovnoměrně po dobu ekonomické životnosti. Při tom se jedná zejména o software, který se zpravidla odepisuje po dobu tří let, nebo licence, které se zpravidla odepisují po dobu trvání licence.

Náklady na vývoj budoucích sériových produktů a jiných nehmotných aktiv vytvořených vlastní činností se aktivují za předpokladu, že příslušná peněžotvorná jednotka, které je příslušné nehmotné aktivum přiřazeno, není znehodnocena a že jsou splněna ostatní kritéria uznání.

Odpisování se provádí rovnoměrně od zahájení užívání (např. zahájení výroby) po dobu očekávaného životního cyklu vyvinutého modelu, motoru, resp. softwaru, která se obvykle pohybuje mezi třemi až deseti lety.

Odpisy nehmotných aktiv se přiřazují podle funkční klasifikace.

Značky z podnikových kombinací mají zpravidla neurčitelnou dobu použitelnosti a z tohoto důvodu se neodepisují. Neurčitelná doba použitelnosti je zpravidla dána dalším užíváním a rozvíjením značky.

Testování na snížení hodnoty se provádí u goodwillu, nehmotných aktiv s neurčitelnou dobou použitelnosti a nehmotných aktiv, která ještě nejsou používána, nejméně jednou ročně. Používaná a jiná nehmotná aktiva s konečnou dobou použitelnosti se testují na snížení hodnoty jen v případě, že existují konkrétní náznaky, že mohlo nastat snížení hodnoty. K určení zpětně získatelné částky goodwillu a nehmotných aktiv s neurčitelnou dobou použitelnosti a s konečnou dobou použitelnosti je peněžotvornou jednotkou, na jejíž úrovni se provádí testování, zpravidla příslušná značka. Při vyčíslení hodnoty z užívání se vychází z aktuálních střednědobých plánů vypracovaných vedením (tzv. plánovací kolo). Plánovací období obecně pokrývá dobu pěti let. Tyto plány jsou založeny na očekáváních ohledně budoucího globálního hospodářského vývoje a na odvozených předpokladech pro globální trhy osobních automobilů, resp. užitkových vozidel, na očekávaném vývoji tržních podílů koncernu Volkswagen, termínech a nákladech vývoje nových modelů, rozsahu investic do výrobních zařízení a vývoji cenových a nákladových struktur se zvláštním ohledem na přechod k elektromobilitě a na zvýšené regulatorní požadavky. Na základě těchto očekávání se také sestavují plány pro segment finančních služeb. Při tom se berou v úvahu příslušná míra penetrace trhu, očekávaný odbyt automobilů se smlouvami na financování, resp. na leasing a dalšími službami a dále regulatorní požadavky. Plánování pro segment power engineeringu zohledňuje očekávaný vývoj na různých trzích. V plánech jsou zohledněny přiměřené předpoklady týkající se makroekonomických trendů (vývoj měnových kurzů, úrokových sazeb a cen surovin) a historického vývoje.

Plánování koncernu Volkswagen vychází z předpokladu, že celosvětová hospodářská produkce poroste v roce 2025 celkově pomalejším tempem než v minulém období. Klesající inflace v hlavních hospodářských regionech a z toho se odvíjející uvolnění měnové politiky by měly mít pozitivní dopad na spotřebitelskou poptávku. Rizika i nadále vyplývají z rostoucí fragmentace globální ekonomiky a protekcionistických tendencí, turbulencí na finančních trzích a ze strukturálních deficitů v jednotlivých zemích. Vyhlídky růstu jsou navíc zatíženy přetrvávajícím geopolitickým napětím a konflikty – rizika vyplývají zejména z rusko-ukrajinského konfliktu, konfrontací na Blízkém východě a nejistot ohledně budoucí politické orientace USA. Předpokládáme, že jak vyspělé ekonomiky, tak rozvíjející se trhy budou v průměru vykazovat mírně slabší dynamiku než ve vykazovaném období.

Plánování v oblasti automobilových trhů a objemové plánování odráží výše uvedenou regionální diferenciaci a bere v potaz dopady regionálních konfliktů. Plánované výsledky navíc zohledňují přechod na elektromobilitu. Očekávané dopady vyšších nákladů na materiál a přísnější legislativy v oblasti emisí a spotřeby paliv budou více než kompenzovány zlepšením cenové a produktové skladby a odpovídajícími programy zvyšování efektivity. Do plánovaných čísel se promítly zejména úlevy vyplývající z výsledků kolektivního vyjednávání pro značku Volkswagen. Kromě toho byly aktualizovány odhady tržního podílu vozidel s bateriovým elektrickým pohonem (BEV). Cla byla v některých případech začleněna přímo do plánování nebo, byla-li významná, zahrnuta do doplňkového plánování či testována v rámci citlivostní analýzy jako součást testů na snížení hodnoty.

Ohledně předpokladů použitých v období podrobného plánování odkazujeme na poznámky k odhadům a úsudkům managementu. Další podrobnosti lze nalézt v kapitole Pravděpodobný vývoj skupiny v budoucnosti, která je součástí konsolidované výroční zprávy. Plánovací premisy se upravují podle aktuálního stavu znalostí.

Ke stanovení peněžních toků se obecně vychází z očekávané míry tempa růstu příslušných trhů. Odhad peněžních toků po skončení plánovacího období vychází obecně z míry tempa růstu až 1 % p.a. (2023: až 1 % p.a.) v segmentech osobní automobily, power engineering a užitková vozidla.

Při stanovení hodnoty z užívání v rámci testování na snížení hodnoty goodwillu, nehmotných aktiv s neurčitelnou dobou použitelnosti a nehmotných aktiv s konečnou dobou použitelnosti – zejména aktivovaných nákladů na vývoj – se vychází z následujících nákladů kapitálu (WACC) před zdaněním, které se v nutném případě upravují o diskontní faktor pro příslušnou zemi:

WACC	2024	2023
Segment osobních automobilů	10,8 %	10,7 %
Segment užitkových vozidel	10,4 %	12,1 %
Segment power engineeringu	14,1 %	15,7 %

Při stanovení sazby kapitálových nákladů se vychází z bezrizikové úrokové míry, tržní rizikové prémie a úrokové sazby cizího kapitálu. Kromě toho se přihlíží ke specifickým informacím o srovnatelných subjektech pro beta faktory a míry zadluženosti. Složení skupin srovnatelných subjektů používané ke stanovení beta faktorů a měr zadluženosti se průběžně testuje a upravuje, je-li to nezbytné.

POZEMKY, BUDOVY A ZAŘÍZENÍ

Pozemky, budovy a zařízení jsou vykazovány podle modelu pořizovacích nákladů. Přijaté investiční dotace obecně snižují pořizovací náklady. Speciální provozní zařízení se vykazuje v položce „Jiná zařízení a inventář, nástroje a provozní vybavení“. Pozemky, budovy a zařízení se odepisují metodou rovnoměrných odpisů po předpokládanou dobu použitelnosti.

Pro odpisy hmotných aktiv se používají především následujících doby použitelnosti:

	Doba použitelnosti
Budovy	20 až 50 let
Inženýrská díla	10 až 20 let
Technická zařízení a stroje	6 až 12 let
Jiná zařízení a inventář, nástroje a provozní vybavení včetně speciálního provozního zařízení	3 až 15 let

Hodnota z užívání pozemků, budov a zařízení se stanoví podle zásad popsaných pro nehmotná aktiva. Sazby kapitálových nákladů pro speciální nářadí a ostatní investice jsou identické se sazbami kapitálových nákladů pro nehmotná aktiva uvedená výše pro jednotlivé segmenty.

LEASINGY

Aktiva z práva k užívání se u leasingu zahrnují do položek rozvahy, ve kterých by byla vykazována odpovídající podkladová aktiva, pokud by koncern Volkswagen byl skutečným vlastníkem. Z tohoto důvodu jsou aktiva z práva k užívání k datu účetní závěrky vykazována jako dlouhodobá aktiva, především v položce Pozemky, budovy a zařízení.

Zjednodušený aplikační postup využívá koncern Volkswagen pro krátkodobé leasingy a leasingy aktiv nízké hodnoty a z tohoto důvodu pro takové leasingy neuznává aktivum z práva k užívání a závazek z leasingu. Leasingové platby za takové leasingy se účtují jako náklad do výkazu zisku a ztráty. Za leasingy aktiv s nízkou hodnotou se považují leasingy, jejichž podkladové aktivum má hodnotu maximálně 5 000 €. Účetní pravidla standardu IFRS 16 se dále neuplatňují na leasingy nehmotných aktiv.

Mnoho leasingů obsahuje opci na prodloužení a opci na ukončení.

PRONAJATÁ AKTIVA

Pronajatá vozidla se v případě operativního leasingu vykazují v pořizovacích nákladech a odepisují lineárně po dobu trvání leasingu až na odhadovanou zbytkovou hodnotu. Prognózy zbytkové hodnoty zahrnují v závislosti na lokálních faktorech a zkušenostech z prodeje ojetých vozů průběžně aktualizované interní a externí informace o vývoji zbytkové hodnoty. V rámci toho se musí stanovovat předpoklady především ohledně budoucí nabídky vozidel a poptávky po vozidlech a také ohledně vývoje cen vozidel. Tyto předpoklady vycházejí buď z kvalifikovaných odhadů, nebo informací zveřejněných externími znalci. Kvalifikované odhady jsou založeny na externích údajích, jsou-li dostupné, s přihlédnutím k dodatečným interním informacím jako například zkušenostem a aktuálním údajům o prodejích.

INVESTIČNÍ NEMOVITÝ MAJETEK

Pozemky a budovy držené za účelem dosažení příjmů z nájemného (investment property) se vykazují podle modelu pořizovacích nákladů; metoda odpisování a doby použitelnosti použité pro odpisy obecně odpovídají dobám použitelnosti pozemků, budov a zařízení užívaných společností samotnou. Reálné hodnoty se zveřejňují v příloze. Základem pro stanovení reálné hodnoty je obecně výnosová metoda na základě interních výpočtů. Při této metodě se stanoví výnosová hodnota specifické nemovitosti na základě hrubého výnosu nemovitosti s přihlédnutím k dalším faktorům, jakými jsou hodnota pozemku, zůstatková doba použitelnosti a koeficient specifický pro nemovitosti.

AKTIVACE VÝPŮJČNÍCH NÁKLADŮ

V případě způsobilých aktiv se výpůjční náklady aktivují jako součást nákladů na pořízení. Způsobilé aktivum je aktivum, které nezbytně potřebuje časové období v délce nejméně jednoho roku k tomu, aby bylo připravené pro zamýšlené použití.

ÚČASTI OCENĚNÉ EKVIVALENČNÍ METODOU

Náklady na pořízení podílů v přidružených společnostech a společných podnicích se zásadně odepisují ekvivalenční metodou. Při testování majetkové účasti na snížení hodnoty se zpětně získatelná částka stanoví podle výše popsaných zásad pro nehmotná aktiva s neurčitou dobou použitelnosti.

FINANČNÍ NÁSTROJE

Finanční nástroj se při obvyklé koupi či prodeji zaúčtuje k datu vypořádání, to znamená k datu, kdy je aktivum dodáno.

V koncernu Volkswagen jsou finanční aktiva a závazky přiřazeny třídám „oceněno v náběhlé hodnotě" a „oceněno v reálné hodnotě".

FINANČNÍ AKTIVA A ZÁVAZKY V NABĚHLÉ HODNOTĚ

Finanční aktiva oceňovaná v naběhlé hodnotě pomocí metody efektivní úrokové míry se skládají z:

- pohledávky z finančních služeb,
- obchodní pohledávky,
- ostatní pohledávky a finanční aktiva,
- termínované vklady,
- peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty.

Finanční závazky oceňované v naběhlé hodnotě pomocí metody efektivní úrokové míry se pak skládají z:

- obchodní závazky,
- ostatní finanční závazky,
- závazky vůči bankám,
- dluhové cenné papíry,
- úvěry.

V případě krátkodobých pohledávek a závazků (splatných do jednoho roku) se vzhledem k významnosti neprovádí odvíjení diskontu ani odúročení.

FINANČNÍ AKTIVA A ZÁVAZKY V REÁLNÉ HODNOTĚ

Finanční aktiva v reálné hodnotě vykázané v ostatním úplném výsledku se týkají především nederivátových finančních aktiv se smluvními peněžními toky, které se vztahují výhradně k platbám jistiny a úroků z nesplacené jistiny (dluhové nástroje). Cílem je jak držení aktiv za účelem inkasa smluvních peněžních toků, tak prodej finančních aktiv (obchodní model „držet a prodat"). V případě těchto dluhových nástrojů se však určité změny hodnoty (ztráty ze snížení hodnoty, kurzové zisky a ztráty, úroky vypočtené metodou efektivní úrokové míry) vykazují přímo do zisku nebo ztráty.

Dále, kapitálové nástroje, které nejsou určeny k obchodování (obchodní model „držet"), se vykazují v reálné hodnotě prostřednictvím ostatního úplného výsledku. Při tom koncern Volkswagen uplatňuje možnost vykazovat změny reálné hodnoty výlučně bez vlivu na výsledek ve vlastním kapitálu.

V koncernu Volkswagen kategorie finančních aktiv v reálné hodnotě vykázané do zisku nebo ztráty primárně zahrnuje:
> zajišťovací transakce, které nesplňují podmínky zajišťovacího účetnictví, a
> akcie nebo podílové listy investičních fondů.

Finanční závazky v reálné hodnotě vykázané do zisku nebo ztráty se vztahují výlučně k derivátům, které nejsou zahrnuty do zajišťovacího účetnictví jako zajišťovací nástroje.

Reálná hodnota obecně odpovídá tržní hodnotě nebo burzovní hodnotě. Pokud neexistuje aktivní trh, určuje se reálná hodnota, je-li to možné, na základě jiných pozorovatelných vstupů. Nejsou-li k dispozici pozorovatelné vstupy, určuje se reálná hodnota pomocí oceňovacích technik, například diskontováním budoucích peněžních toků tržní úrokovou sazbou nebo použitím uznávaných modelů oceňování opcí, ověřuje se, je-li to možné, potvrzeními od bank, které provádějí dané transakce.

V případě krátkodobých finančních pohledávek a závazků odpovídá naběhlá hodnota obecně nominální hodnotě, resp. splatné částce.

Možnost oceňování reálnou hodnotou pro finanční aktiva a závazky se v koncernu Volkswagen nepoužívá.

Investice do dceřiných, přidružených a společných podniků, které vzhledem k významnosti nejsou konsolidovány ani oceňovány ekvivalenční metodou, nespadají do působnosti standardů IFRS 9 a IFRS 7.

DERIVÁTOVÉ FINANČNÍ NÁSTROJE A ZAJIŠŤOVACÍ ÚČETNICTVÍ

Podniky koncernu Volkswagen používají derivátové finanční nástroje k zajištění aktiv a závazků i budoucích peněžních toků (tzv. zajištěné položky). K zajištění se jako zajišťovací nástroje používají příslušné deriváty, např. swapy, termínové obchody a opce.

Účetní zachycení změn reálné hodnoty zajišťovacích nástrojů závisí na typu zajišťovacího vztahu. V případě zajištění změn reálné hodnoty aktiva nebo závazku (fair value hedges) jsou jak zajišťovací nástroj, tak zajištěná část rizika zajištěné položky oceněny reálnou hodnotou. V případě potřeby se několik zajištěných částí rizika spojí do jednoho portfolia. Při zajištění reálné hodnoty portfolia se změny reálných hodnot vykazují na základě jednotlivých transakcí stejným způsobem jako při zajištění reálné hodnoty. Změny v ocenění zajišťovacích transakcí a zajištěných položek se vykazují do zisku nebo ztráty. Kromě požadavků dle IFRS 9 uplatňuje koncern Volkswagen pokyny obsažené ve standardu IAS 39 týkající se zajištění portfolia za účelem zajištění úrokového rizika v divizi Finanční služby.

V případě zajištění budoucích peněžních toků (cash flow hedges) se zajišťovací nástroje oceňují rovněž reálnou hodnotou. Označená efektivní část zajišťovacího nástroje se vykazuje v ostatním úplném výsledku I (OCI I). Neoznačená efektivní část zajišťovacího nástroje se vykazuje v ostatním úplném výsledku II (OCI II). Teprve při realizaci zajištěné položky se dané části vykazují do zisku nebo se přeřazují do zásob. Neefektivní část zajištění peněžních toků se vykazuje přímo do zisku nebo ztráty.

Deriváty, které podle kritérií finančního řízení v koncernu Volkswagen slouží k zajištění úrokového, měnového, komoditního, akciového a fondového rizika, ale nesplňují přísná kritéria standardu IFRS 9 týkající se použití zajišťovacího účetnictví, jsou zařazeny do kategorie finančních aktiv a závazků v reálné hodnotě vykázané do zisku nebo ztráty (dále také „deriváty, které nesplňují podmínky pro zajišťovací účetnictví“). Totéž platí také pro opce na akcie. Uzavírají-li se externí zajišťovací transakce na vnitrokoncernové zajištěné položky, které se při konsolidaci vylučují, řadí se tyto deriváty rovněž do této kategorie. Finanční aktiva a závazky v reálné hodnotě vykázané do zisku nebo ztráty zahrnují derivátové finanční nástroje nebo části derivátových finančních nástrojů, které nejsou zahrnuty do zajišťovacího účetnictví. Patří sem například neoznačené měnové forwardové transakce používané k zajištění výnosů, nástroje k zajištění úrokového rizika, komoditní forwardové kontrakty a swapy a měnové forwardové kontrakty na komoditní forwardové kontrakty a swapy.

OPRAVNÉ POLOŽKY NA FINANČNÍ NÁSTROJE

Finanční aktiva jsou vystavena úvěrovému riziku, které je ošetřeno zaúčtováním opravné položky nebo v případě již vzniklých ztrát vykázáním ztráty ze snížení hodnoty. Úvěrové riziko u pohledávek a úvěrů v segmentu finančních služeb je ošetřeno tvorbou specifických opravných položek a rezerv.

Konkrétně se k těmto finančním aktivům v souladu s koncernovými měřítky tvoří opravné položky ve výši očekávaných ztrát (expected loss). V rámci uvedeného jsou zaúčtovány specifické opravné položky ve skutečné výši vzniklých ztrát. Potenciální nutnost tvorby opravných položek se předpokládá nejen v případě různých skutečností, jakými jsou prodlení s placením trvající déle než 90 dní, přijetí donucovacích opatření, hrozící platební neschopnost nebo předlužení, návrh na zahájení insolvenčního řízení nebo zahájení insolvenčního řízení nebo selhání reorganizačních opatření, ale také v případě pohledávek, které nejsou po splatnosti.

Nepodstatné pohledávky a podstatné individuální pohledávky bez náznaků, že došlo ke snížení hodnoty, se sdružují do homogenních portfolií na základě srovnatelných měřítek úvěrového rizika a rozdělují podle kategorií rizika. Pro určení snížení hodnoty se poté používají průměrné historické pravděpodobnosti selhání v kombinaci s výhledovými parametry daného portfolia.

Úvěrová rizika musí být sledována u všech finančních aktiv oceňovaných naběhlou hodnotou nebo v reálné hodnotě vykázané v ostatním úplném výsledku (dluhové nástroje), dále u smluvních aktiv v souladu se standardem IFRS 15 a pohledávek z leasingu v rozsahu působnosti standardu IFRS 16. Pravidla pro snížení hodnoty platí i pro rizika vyplývající z podrozvahových neodvolatelných úvěrových příslibů a pro ocenění finančních záruk.

V případě snížení hodnoty pohledávek mimo segment finančních služeb se obecně používá zjednodušený postup, který přihlíží k historickým mírám selhání a informacím o budoucím vývoji, a tvoří se specifické opravné položky.

ODLOŽENÉ DANĚ

Daňové dopady rozdělení zisků se obecně berou v úvahu teprve, když bylo přijato usnesení o rozdělení zisku.

Odložené daňové pohledávky, jejichž realizace se nepředpokládá v dohledné době, se v roce jejich vzniku nevykazují. K odloženým daním vykázaným v předchozích obdobích se tvoří opravné položky, jsou-li splněny příslušné podmínky.

Odložené daňové pohledávky z daňových ztrát minulých let se zpravidla oceňují na základě budoucích zisků v rámci plánovacího období pro pět účetních období.

ZÁSOBY

V zásobách se vykazují suroviny, pomocné a provozovací látky, zboží, nedokončená výroba a vlastní výrobky v ocenění pořizovacími náklady nebo čistou realizovatelnou hodnotou, je-li nižší. Úroky se neaktivují. Srovnatelné položky zásob jsou obecně oceňovány podle vzorce váženého průměru.

ÚHRADY VÁZANÉ NA AKCIE

Úhrady vázané na akcie v koncernu Volkswagen zahrnují plány výkonnostních akcií vypořádaných v hotovosti, které jsou vykázány v souladu s IFRS 2.

OSTATNÍ REZERVY

Rezervy, které nepovedou k odtoku prostředků do jednoho roku, se vykazují částkou vypořádání diskontovanou k rozvahovému dni. Diskontování se provádí na základě tržních úrokových sazeb. Pro země eurozóny byla použita průměrná diskontní sazba ve výši 2,6 % (2023: 2,9 %). Částka vypořádání zahrnuje také očekávaný růst nákladů.

OSTATNÍ ZÁVAZKY (NESPADAJÍCÍ POD KONKRÉTNÍ IFRS)

Ostatní dlouhodobé závazky mimo rozsah specifického IFRS se vykazují v naběhlé hodnotě v rozvaze. Rozdíly mezi historickými pořizovacími náklady a splatnou částkou se zohledňují metodou efektivní úrokové míry.

Ostatní krátkodobé závazky mimo rámec specifického IFRS se oceňují splatnou částkou nebo částkou vypořádání.

Koncern Volkswagen nabízí ve spolupráci s různými partnerskými bankami programy reverzního faktoringu, které umožňují zapojeným dodavatelům nechat si vyplatit své pohledávky vůči Volkswagenu před sjednaným datem splatnosti a tímto způsobem řídit svou likviditu. V rámci dohody o reverzním faktoringu se obvykle sjednávají delší platební lhůty, přičemž zúčastnění dodavatelé se v případě předčasného vyplacení svých pohledávek podílejí na bonitě společnosti Volkswagen a dochází k trvalému posílení dodavatelského řetězce.

Koncern Volkswagen posoudil tyto programy na základě různých ukazatelů a dospěl k závěru, že příslušné závazky nadále vykazují charakteristiky obchodních závazků. V souladu s tím jsou související platby partnerským bankám klasifikovány jako odliv peněžních prostředků z běžné činnosti.

VYKAZOVÁNÍ VÝNOSŮ A NÁKLADŮ

Tržby, úroky, provize z finančních služeb a ostatní provozní výnosy jsou vykázány pouze v případě, kdy daná služba byla poskytnuta nebo zboží bylo dodáno, tedy pokud zákazník získá kontrolu nad zbožím nebo službou. V případě prodeje nových a ojetých vozidel a náhradních dílů dojde k plnění obecně vždy při dodání, tedy v okamžiku přechodu kontroly, včetně rizika spojeného s danou zásobou, a v případě dodávek prodejci obecně přechází i cenové rozhodnutí. Tržby jsou vykázány po odečtení slev (slevy, rabaty nebo zákaznické bonusy). Koncern Volkswagen vykazuje opravné položky a další variabilní protihodnoty na základě zkušeností a se zohledněním současných okolností. Vozidla jsou obvykle dealerům prodávána za standardních platebních podmínek. Pohledávka z obchodního styku je uznána v období mezi dodáním vozidla a přijetím platby. Jakékoliv finanční komponenty, které jsou součástí transakce, jsou vykázány pouze v případě, že doba mezi dodáním zboží a platbou je delší než jeden rok a částka, která má být časově rozlišena, je významná.

Výnosy z financování a smluv o finančním leasingu jsou vykázány pomocí metody efektivní úrokové míry a zahrnuty v tržbách. Jsou-li uzavřeny dohody o bezúročném nebo nízkoúročeném financování vozidel, tržby za vozidla jsou sníženy o tyto poskytnuté úrokové výhody. Tržby z operativního leasingu se vykazují rovnoměrně po dobu trvání smlouvy.

V případě smluv, v rámci nichž dochází k přechodu zboží nebo služby po určité časové období, se výnosy vykazují v závislosti na druhu zboží nebo služeb poskytnutých buď podle stupně dokončení, nebo na základě zjednodušení, tedy lineárně po danou dobu; druhá možnost je povolena pouze tehdy, pokud se vykazování výnosů rovnoměrně významně neliší od uznání podle stupně dokončení. Stupeň dokončení je zpravidla stanoven jako podíl smluvních nákladů vzniklých do konce účetního období k celkovým odhadovaným smluvním nákladům (nákladová metoda, tzv. cost-to-cost). Vzniklé smluvní náklady obecně představují nejlepší způsob, jak změřit stupeň splnění smluvního závazku. Pokud výsledek plnění smluvního závazku plněného v průběhu času není dostatečně jistý, ale společnost očekává, že bude schopna přinejmenším získat zpět své náklady, budou výnosy vykázány pouze ve výši vynaložených smluvních nákladů (metoda nulové marže). Vzhledem k tomu, že dlouhodobé smlouvy o zhotovení vždy vedou ke vzniku podmíněných pohledávek za odběrateli až do doby dokončení aktiva nebo zaplacení ze strany zákazníka, smluvní aktiva jsou vykázána v odpovídajících částkách. Pohledávka z obchodního styku je zaúčtována, jakmile společnost převedla zboží nebo služby v plném rozsahu.

Pokud jsou servisní služby prodávány zákazníkovi současně s vozidlem a zákazník je zaplatí předem, vykazuje koncern odpovídající smluvní závazek do té doby, než bude služba poskytnuta. Příkladem servisních služeb, které zákazníci platí předem, jsou prohlídky, údržba, záruční služby nebo mobilní online služby. Pokud jde o prodloužené

záruky poskytnuté všem zákazníkům pro konkrétní modely, rezerva se obvykle uznává stejným způsobem jako u zákonných záruk. Pokud je záruka pro zákazníka volitelná nebo obsahuje dodatečnou servisní službu, příslušný výnos se časově rozlišuje a vykazuje po dobu trvání záruky.

Výnos z prodeje aktiv, k nimž má společnost v koncernu právo zpětného odkupu, je vykázán teprve tehdy, když dané aktivum definitivně opustilo koncern. Pokud byla při uzavření smlouvy sjednána pevná cena zpětného odkupu, je rozdíl mezi prodejní cenou a současnou hodnotou ceny zpětného odkupu uznán jako výnos alikvótně po dobu trvání smlouvy. Do této doby jsou aktiva vykázána jako zásoby v případě krátkodobých smluv a jako pronajatá aktiva v případě dlouhodobých smluvních podmínek.

Tržby z prodeje jsou vždy odvozeny z ceny stanovené ve smlouvě. Pokud byla ve smlouvě stanovena variabilní komponenta (např. bonusy založené na objemech), znamená to, že u velkého počtu dotčených smluv musí být výnosy odhadnuty metodou očekávané hodnoty. Ve výjimečných případech lze použít i metodu nejpravděpodobnější částky. Jakmile se očekávané tržby odhadnou, provede se dodatečná kontrola, aby se zjistilo, zda existuje jakákoli nejistota, která vyžaduje snížení původně vykázaných výnosů tak, aby bylo prakticky vyloučeno, že výnosy musí být následně upraveny směrem dolů. Rezervy na budoucí platby pramení zejména z bonusů prodejcům.

Ve vícesložkových smlouvách je transakční cena přiřazena k různým závazkům k plnění na základě samostatných prodejních cen. V divizi Automobily jsou služby, které se netýkají vozidel, obecně oceňovány na základě jejich samostatných prodejních cen z hlediska významnosti.

Náklady na prodej zahrnují vlastní náklady vynaložené na generování tržeb a náklady na náklady na zboží pořízené za účelem dalšího prodeje. Tato položka zahrnuje také náklady na tvorbu záručních rezerv. Náklady na výzkum a vývoj, které se neaktivují, a odpisy vývojových nákladů se rovněž vykazují v rámci nákladů na prodej. S ohledem na vykazování výnosů z úroků a provizí v tržbách jsou náklady na úroky a provize připadající na finanční služby vykázány v nákladech na prodej.

STÁTNÍ DOTACE

Státní dotace se při výpočtu účetní hodnoty aktiva odečítají. Dotace se vykazují v zisku nebo ztrátě po celou dobu životnosti odepisovatelného aktiva jako snížený odpisový náklad.

Státní dotace, které koncernu kompenzují vynaložené náklady, se obecně vykazují ve výkazu zisku a ztráty běžného období a jako snížení položek, v nichž se kompenzované náklady vykazují. Dotace formou nepeněžních aktiv (například bezúplatné užívání pozemků nebo bezúplatné poskytnutí zdrojů) jsou zveřejněny v doplňkové položce.

ODHADY A ÚSUDKY VEDENÍ

Při sestavování konsolidované účetní závěrky je nutno do určité míry provádět odhady a přijímat předpoklady, které mají vliv na vykázaná aktiva, závazky, výnosy a náklady a také zveřejnění k podmíněným aktivům a závazkům vykazovaného období. Tyto odhady a předpoklady se týkají zejména následujících skutečností.

Testy na snížení hodnoty nefinančních aktiv (zvláště goodwillu, značek, aktivovaných vývojových nákladů a speciálního provozního zařízení), účastí oceňovaných ekvivalenční metodou nebo pořizovacími náklady a také účastí v podnicích, které nejsou obchodovány na aktivním trhu, a opcí na tyto účasti vyžadují předpoklady ohledně budoucích peněžních toků v plánovacím období a případně nad jeho rámec a také ohledně použité diskontní sazby. Odhady peněžních toků se vztahují hlavně na budoucí podíly na trhu, vývoj příslušných trhů a také na ziskovost produktů koncernu Volkswagen. Při určování peněžních toků pro provádění testů na snížení hodnoty u společností nebo účastí z odvětví nových technologií je obzvláště důležité posoudit, zda jsou tyto nové technologie technicky proveditelné a mají potenciál pro průmyslové využití. Hodnota pronajatých aktiv koncernu obzvláště závisí na zbytkové hodnotě pronajatých vozidel po uplynutí leasingu, protože ta představuje podstatnou část očekávaných peněžních přítoků. Bližší informace k testování na snížení hodnoty a použitým parametrům pro ocenění jsou uvedeny v komentáři k nehmotným aktivům.

Pokud neexistují zjistitelné tržní hodnoty, určují se reálné hodnoty aktiv a závazků nabytých v podnikové kombinaci pomocí uznávaných oceňovacích technik, jakými jsou metoda licenční analogie nebo metoda zvýšených výnosů za více období.

Testy na snížení hodnoty finančních aktiv vyžadují odhady týkající se výše a míry pravděpodobnosti vzniku budoucích událostí. Odhady se odvozují, je-li to možné, ze zkušeností s přihlédnutím k aktuálním tržním údajům, ratingu a scoringu. Podrobnější údaje o způsobu stanovení opravných položek jsou uvedeny v bodech přílohy „IFRS 7 (Finanční nástroje)“ a „Řízení finančních rizik a finanční nástroje“.

Účtování a oceňování rezerv se také zakládá na odhadu výše a míry pravděpodobnosti vzniku budoucích událostí a na odhadu diskontního faktoru. Je-li to možné, používají se zkušenosti nebo externí posudky. Předpoklady, které jsou základem výpočtu rezerv na penze, jsou uvedeny v bodě „Rezervy na penzijní a podobné závazky“. Pojistněmatematické zisky a ztráty vyplývající ze změny oceňovacích parametrů se vykazují ve vlastním kapitálu bez vlivu na výsledek a nemají tak vliv na výsledek vykázaný ve výkazu zisku a ztráty. Změny odhadů výše ostatních rezerv se vždy vykazují do zisku nebo ztráty. Pravidelně dochází k úpravám rezerv na základě nejnovějších poznatků. Uznání očekávaných hodnot vede obecně k rozpuštění nepoužitých rezerv, resp. ke zvýšení stávajících rezerv. Podobně jako náklady na tvorbu rezerv se i výnosy z rozpuštění rezerv účtují podle funkční klasifikace. Nároky na záruční opravy plynoucí z prodeje jsou vypočteny na základě dosavadního, resp. odhadovaného budoucího škodního průběhu a politiky ohledně kulančních oprav. K tomu je nutno vycházet z předpokladů o povaze a rozsahu budoucích záručních a kulančních oprav.

U rezerv uznaných v souvislosti problematikou dieselových motorů byly v závislosti na sérii, roku modelu a dotčené zemi učiněny předpoklady o pracovní době, nákladech na materiál a hodinových mzdových sazbách. Kromě toho byly činěny předpoklady o budoucích prodejních cenách odkoupených vozidel. Tyto předpoklady jsou založeny na kvalifikovaných odhadech, které spočívají na externích údajích s přihlédnutím k interním ostatním informacím, jako např. minulým zkušenostem. Další informace o právních sporech v souvislosti s problematikou dieselových motorů jsou uvedeny v bodě „Právní spory“.

Pro případné budoucí daňové doměrky a související penále byly vytvořeny daňové rezervy vykázané v ostatních rezervách.

Volkswagen AG a dceřiné společnosti působí na celém světě a jsou průběžně kontrolovány místními finančními úřady. Změny daňových zákonů, judikatury a interpretace finančními úřady v příslušných zemích mohou vést k platbám daní, které se liší od odhadů provedených v účetní závěrce.

Oceňování daňové rezervy je založeno na nejpravděpodobnější expozici vyplývající z tohoto rizika. Koncern Volkswagen o tom, zda bude účtovat o více daňových nejistotách samostatně nebo ve skupinách, rozhodne podle podstaty každého jednotlivého posuzovaného případu, v závislosti na tom, který typ prezentace je vhodnější pro předpovídání rozsahu realizace daného daňového rizika. Zejména v případě smluv o přeshraničním dodání zboží a služeb v rámci koncernu, má stanovení ceny jednotlivých dodání a služeb komplexní charakter, protože v mnoha případech nejsou tržní ceny vlastních produktů zjistitelné nebo použití tržních cen u podobných produktů podléhá nejistotě, protože nejsou srovnatelné. V těchto případech jsou ceny – také pro daňové účely – stanovovány na základě standardizovaných, obecně uznávaných technik oceňování.

Pokud se skutečný vývoj liší od předpokladů učiněných pro tvorbu rezerv, může dojít k rozdílům ve srovnání s původně očekávanými odhady.

Přehled ostatních rezerv je uveden v bodě „Dlouhodobé a krátkodobé ostatní rezervy".

Státní dotace jsou vykázány na základě posouzení, zda existuje přiměřená jistota, že koncernové společnosti splní dotační podmínky a že dotace budou poskytnuty. Tento odhad vychází z druhu právního nároku a z historické zkušenosti.

Odhady dob použitelnosti aktiv podléhajících opotřebení vycházejí ze zkušeností a jsou pravidelně prověřovány. Při změně odhadu dochází k úpravě zbývající doby použitelnosti a případně k vykázání ztráty ze snížení hodnoty.

Odhad doby trvání leasingů v souladu se standardem IFRS 16 je založen na nevypověditelné době leasingu a posouzení, zda budou uplatněny stávající opce na prodloužení a na ukončení. Stanovení doby leasingu a použitých diskontních sazeb má vliv na výši aktiv z práva k užívání a závazků z leasingu.

Ocenění odložené daňové pohledávky vyžaduje předpoklady ohledně budoucích zdanitelných příjmů a také okamžiku realizace odložené daňové pohledávky.

Odhady a předpoklady se formují na základě dostupných informací a aktuálního stavu znalostí. Základem očekávaného budoucího vývoje obchodní činnosti byly okolnosti existující v okamžiku sestavení konsolidované účetní závěrky, stejně jako budoucí vývoj globálního a segmentového prostředí. Protože budoucí vývoj obchodní činnosti podléhá nejistotě, kterou koncern částečně nemůže ovlivnit, vyznačují se naše odhady a předpoklady značnou mírou nejistoty. To platí zejména pro krátkodobé a střednědobé odhady peněžních toků a pro diskontní sazby.

V důsledku vývoje těchto rámcových podmínek, který nemůže vedení ovlivnit a který se odchyluje od předpokladů vedení, se mohou skutečné částky lišit od původně očekávaných hodnot. Když se skutečný vývoj liší od očekávaného, upraví se předpoklady a – pokud je to nutné – účetní hodnoty dotčených aktiv a závazků.

V roce 2024 pokračoval růst světové ekonomiky, i když ve srovnání s předchozím obdobím poněkud pomaleji. Tento trend byl patrný jak ve vyspělých ekonomikách, tak na rozvíjejících se trzích.

Plánování koncernu Volkswagen vychází z předpokladu, že celosvětová hospodářská produkce poroste v roce 2025 celkově pomalejším tempem než v minulém období. Klesající inflace v hlavních hospodářských regionech a z toho se odvíjející uvolnění měnové politiky by měly mít pozitivní dopad na spotřebitelskou poptávku. Rizika i nadále vyplývají z rostoucí fragmentace globální ekonomiky a protekcionistických tendencí, turbulencí na finančních trzích a ze strukturálních deficitů v jednotlivých zemích. Vyhlídky růstu jsou navíc zatíženy přetrvávajícím geopolitickým napětím a konflikty – rizika vyplývají zejména z rusko-ukrajinského konfliktu, konfrontací na Blízkém východě a nejistot ohledně budoucí politické orientace USA. Předpokládáme, že jak vyspělé ekonomiky, tak rozvíjející se trhy budou v průměru vykazovat mírně slabší dynamiku než ve vykazovaném období.

Odhady a úsudky vedení se zakládají především na předpokladech celosvětového hospodářského vývoje, vývoje automobilových trhů a také právních prostředí. Tyto a další předpoklady jsou podrobně vysvětleny v kapitole Pravděpodobný vývoj skupiny v budoucnosti, která je součástí konsolidované výroční zprávy.

Vykazování podle segmentů

Vymezení segmentů odpovídá internímu řízení a vykazování v koncernu Volkswagen. V souladu s víceznačkovou strategií je každá značka (provozní segment) koncernu řízena vlastním managementem. Ten musí respektovat koncernové cíle a požadavky stanovené představenstvem společnosti Volkswagen AG. Vykazování podle segmentů zahrnuje čtveřici povinně vykazovaných segmentů – osobní automobily a lehká užitková vozidla, užitková vozidla, power engineering a finanční služby.

Aktivity segmentu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zahrnují vývoj vozidel, motorů, automobilového softwaru, výrobu a prodej osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel a také související prodej originálních náhradních dílů. V segmentu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel jsou jednotlivé značky agregovány do jediného povinně vykazovaného segmentu, zejména jako reakce na vysoký stupeň technologického a ekonomického propojení ve výrobním řetězci. Dále existuje spolupráce v rámci klíčových oblastí, jakými jsou nákup, výzkum a vývoj nebo treasury.

Segment užitkových vozidel zahrnuje především vývoj, výrobu a prodej nákladních vozidel a autobusů, související prodej originálních náhradních dílů a s tím spojené služby. Stejně jako v případě automobilových značek existuje spolupráce v oblastech nákupu, vývoje a prodeje. Cílem je dosáhnout dalších forem integrace.

Segment power engineeringu poskytuje údaje o činnostech souvisejících s velkými dieselovými motory, turbínovými stroji a komponenty hnací techniky.

Činnost segmentu finančních služeb zahrnuje financování prodejců a zákazníků, leasing, přímé bankovní a pojišťovací činnosti, správu vozového parku a také nabídky v oblasti mobility. V tomto segmentu se vyskytují agregace zvláště s přihlédnutím ke srovnatelnosti druhu služeb a regulatorního rámce.

Alokace kupní ceny z nabytých společností je přiřazena přímo příslušným segmentům.

Zisk nebo ztráta segmentu se v koncernu Volkswagen stanovuje na základě provozního výsledku.

Podíly společných podniků na výsledku zisku nebo ztrátě jsou ve vykazování podle segmentů obsaženy v rámci výnosů z účastí oceněných ekvivalenční metodou příslušného segmentu.

Sesouhlasení obsahuje soubory složek a ostatní činnosti, které nesplňují definici segmentu. Patří k nim také nealokované koncernové financování. Konsolidační úpravy mezi segmenty se provádí také v rámci sesouhlasení.

Investice do nehmotných aktiv, pozemků, budov a zařízení a investičního nemovitého majetku se vykazují bez zahrnutí investic do aktiv z práva k užívání v leasingu.

Základem pro obchodní vztahy mezi společnostmi segmentů koncernu Volkswagen jsou ceny, jaké jsou sjednávány rovněž s třetími subjekty.

SEGMENTY VYKAZOVÁNÍ V ROCE 2024

mil. €	Osobní vozy a lehká užitková vozidla	Užitková vozidla	Power engineering	Finanční služby	Segmenty celkem	Sesouhlasení	Koncern Volkswagen
Tržby s třetími subjekty	220 042	44 930	4 332	54 997	324 300	355	324 656
Tržby s ostatními segmenty	21 484	1 253	1	3 772	26 510	−26 510	–
Tržby	241 526	46 183	4 333	58 769	350 811	−26 155	324 656
Náklady na prodej	199 537	36 519	3 202	50 714	289 972	−24 788	265 184
Odpisy hmotných aktiv a odpisy nehmotných aktiv	17 000	2 886	130	10 644	30 661	−711	29 950
Ztráty ze snížení hodnoty	941	17	–	795	1 754	353	2 107
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	13	15	–	263	291	0	291
Hospodářský výsledek segmentu (provozní výsledek)	13 656	4 218	335	3 119	21 328	−2 268	19 060
Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou	291	236	−2	−151	375	–	375
Úrokový výsledek a ostatní finanční výsledek	315	−1 084	10	26	−733	−1 897	−2 629
Účasti oceněné ekvivalenční metodou	6 103	1 390	15	2 760	10 269	–	10 269
Investice do nehmotných aktiv, pozemků, budov a zařízení a investičního nemovitého majetku	24 097	2 731	193	253	27 275	172	27 447

SEGMENTY VYKAZOVÁNÍ V ROCE 2023[1]

mil. €	Osobní vozy a lehká užitková vozidla	Užitková vozidla	Power engineering	Finanční služby	Segmenty celkem	Sesouhlasení	Koncern Volkswagen
Tržby s třetími subjekty	223 152	44 725	4 043	49 998	321 918	366	322 284
Tržby s ostatními segmenty	22 528	1 007	1	4 130	27 665	−27 665	–
Tržby	245 680	45 731	4 044	54 128	349 584	−27 300	322 284
Náklady na prodej[2]	200 929	36 950	2 942	46 266	287 088	−25 789	261 299
Odpisy hmotných aktiv a odpisy nehmotných aktiv	14 555	2 740	134	9 970	27 400	−617	26 783
Ztráty ze snížení hodnoty	298	57	9	879	1 242	479	1 721
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	38	5	–	444	486	0	486
Hospodářský výsledek segmentu (provozní výsledek)	19 432	3 714	366	3 786	27 298	−4 769	22 528
Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou	2 112	124	0	55	2 291	–	2 291
Úrokový výsledek a ostatní finanční výsledek[3]	5 953	−458	23	−76	5 441	−7 161	−1 720
Účasti oceněné ekvivalenční metodou	8 476	1 234	17	2 512	12 239	–	12 239
Investice do nehmotných aktiv, pozemků, budov a zařízení a investičního nemovitého majetku	22 636	2 205	134	282	25 257	538	25 795

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8").
2 Od účetního období 2024 se náklady na prodej vykazují samostatně. Hodnoty minulého období byly odpovídajícím způsobem upraveny.
3 Od účetního období 2024 nebudou již dopady smluv o převodu výsledků hospodaření dceřiných společností vykazovány v ostatním finančním výsledku. Hodnoty minulého období byly odpovídajícím způsobem upraveny.

SESOUHLASENÍ[1,2]

mil. €	2024	2023
Tržby segmentů	**350 811**	**349 584**
Nealokované soubory složek	1 573	1 599
Koncernové financování	13	24
Konsolidace/funkce holdingu	−27 740	−28 923
Tržby koncernu	**324 656**	**322 284**
Náklady segmentů na prodej	**289 972**	**287 088**
Nealokované soubory složek	1 454	1 421
Koncernové financování	0	–
Konsolidace/funkce holdingu	−26 242	−27 210
Náklady na prodej	**265 184**	**261 299**
Hospodářský výsledek segmentu (provozní výsledek)	**21 328**	**27 298**
Nealokované soubory složek	24	114
Koncernové financování	−50	10
Konsolidace/funkce holdingu	−2 241	−4 894
Provozní výsledek	**19 060**	**22 528**
Finanční výsledek	**−2 255**	**570**
Konsolidovaný zisk nebo ztráta před zdaněním	**16 806**	**23 099**

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8“).
2 Od účetního období 2024 se náklady na prodej vykazují samostatně. Hodnoty minulého období byly odpovídajícím způsobem upraveny.

PODLE REGIONŮ 2024

mil. €	Tuzemské	Evropa/ Ostatní trhy[1]	Severní Amerika	Jižní Amerika	Asijsko-pacifický region	Zajišťovací transakce – tržby	Celkem
Tržby s třetími subjekty	62 001	132 144	67 712	18 962	44 057	−219	324 656
Nehmotná aktiva, pozemky, budovy a zařízení, pronajatá aktiva a investice do nemovitostí	145 768	49 019	33 670	4 496	5 647	–	238 599

1 Bez Německa.

PODLE REGIONŮ 2023

mil. €	Tuzemské	Evropa/ Ostatní trhy[1]	Severní Amerika	Jižní Amerika	Asijsko-pacifický region	Zajišťovací transakce – tržby	Celkem
Tržby s třetími subjekty	59 646	128 303	67 908	17 139	50 109	−821	322 284
Nehmotná aktiva, pozemky, budovy a zařízení, pronajatá aktiva a investice do nemovitostí	126 254	51 605	33 520	4 586	4 750	–	220 715

1 Bez Německa.

Alokace tržeb podle regionů je na principu cílových zemí prodeje.

Alokace meziregionálních vnitrokoncernových transakcí týkajících se aktiv a závazků segmentu je prezentována jednotně na základě ekonomického vlastnictví.

Komentář k výkazu zisku a ztráty

1. Tržby

STRUKTURA TRŽEB KONCERNU V ROCE 2024

mil. €	Osobní vozy a lehká užitková vozidla	Užitková vozidla	Power engineering	Finanční služby	Segmenty celkem	Sesouhlasení	Koncern Volkswagen
Vozidla	181 014	32 202	–	–	213 215	–17 542	195 673
Originální náhradní díly	16 859	6 795	–	–	23 654	–187	23 467
Ojetá vozidla a produkty třetích subjektů	14 985	2 256	–	22 936	40 177	–5 016	35 161
Motory, hnací soupravy a dodání dílů	14 166	929	–	–	15 095	–100	14 995
Power engineering	2	–	4 331	–	4 333	–1	4 332
Motocykly	831	–	–	–	831	0	831
Pronájem a leasing	955	1 428	2	20 064	22 450	–1 439	21 011
Úroky a obdobné výnosy	266	0	–	14 844	15 111	–927	14 184
Zajišťovací transakce – tržby	–257	–17	–	–	–273	55	–219
Ostatní tržby	12 704	2 589	–	925	16 217	–997	15 220
	241 526	**46 183**	**4 333**	**58 769**	**350 811**	**–26 155**	**324 656**

STRUKTURA TRŽEB KONCERNU V ROCE 2023

mil. €	Osobní vozy a lehká užitková vozidla	Užitková vozidla	Power engineering	Finanční služby	Segmenty celkem	Sesouhlasení	Koncern Volkswagen
Vozidla	191 217	31 224	–	–	222 441	–19 325	203 115
Originální náhradní díly	16 171	6 854	–	–	23 025	–196	22 829
Ojetá vozidla a produkty třetích subjektů	12 977	2 560	–	22 897	38 434	–4 598	33 836
Motory, hnací soupravy a dodání dílů	12 659	1 010	–	–	13 669	–71	13 598
Power engineering	–	–	4 044	–	4 044	–1	4 043
Motocykly	890	–	–	–	890	–	890
Pronájem a leasing	918	1 575	0	18 124	20 617	–1 387	19 230
Úroky a obdobné výnosy	310	0	–	12 500	12 810	–860	11 950
Zajišťovací transakce – tržby	–930	26	–	–	–904	83	–821
Ostatní tržby	11 469	2 482	–	607	14 558	–945	13 614
	245 680	**45 731**	**4 044**	**54 128**	**349 584**	**–27 300**	**322 284**

V rámci vykazování podle segmentů jsou tržby koncernu prezentovány podle segmentů a trhů.

Ostatní tržby zahrnují převážně tržby ze servisních služeb a příjmy z licencí.

Z tržeb realizovaných ve vykazovaném období byly tržby ve výši 9 790 mil. € (2023: 8 936 mil. €) zahrnuty ve smluvních závazcích k 1. lednu 2024.

V tržbách za vykazované období jsou zahrnuty platební závazky k plnění ve výši 622 mil. € (2023: 363 mil. €), které již byly uhrazeny v předchozím účetním období.

Kromě stávajících plnění ve výši 5 655 mil. € (2023: 4 794 mil. €) v segmentu power engineeringu, u nichž se zejména očekává splnění, resp. realizace do 31. prosince 2025, se závazky k plnění, které v koncernu Volkswagen k rozvahovému dni nejsou splněny, vztahují rozhodující měrou k dodání vozidel. Velká část těchto dodávek se k datu sestavení závěrky již uskutečnila, nebo k nim dojde v prvním čtvrtletí roku 2025. Při výpočtu částek pro segment power engineeringu byly zohledněny jak smlouvy s dobou trvání do jednoho roku, tak smlouvy o poskytování služeb, na jejichž základě koncern Volkswagen realizuje tržby právě ve výši, v níž má zákazník prospěch z poskytovaných služeb. V případě variabilní protihodnoty jsou tržby realizovány pouze v rozsahu, v jakém existuje přiměřená jistota, že tento výnos nebude muset být následně zrušen nebo upraven směrem dolů.

2. Náklady na prodej

Náklady na prodej obsahují úrokové náklady ve výši 10 485 mil. € (2023: 7 968 mil. €) přiřaditelné segmentu finančních služeb.

Náklady na prodej obsahují ztráty ze snížení hodnoty nehmotných aktiv (především vývojové náklady), pozemků, budov a zařízení (především technického vybavení a strojů, a pozemků a budov) a pronajatých aktiv ve výši 1 887 mil. € (2023: 1 335 mil. €). Ztráty ze snížení hodnoty nehmotných aktiv a pozemků, budov a zařízení dosahují ve vykazovaném období celkové výše 914 mil. € (2023: 388 mil. €) a jsou dány především snížením hodnoty z užívání různých produktů v segmentu osobních automobilů a lehkých užitkových vozů na základě tržních a měnových rizik a také z očekávaného poklesu objemu prodejů. Ztráty ze snížení hodnoty pronajatých aktiv ve výši 974 mil. € (2023: 947 mil. €) spadají zejména do segmentu finančních služeb. Ztráty vyplývají z průběžně aktualizovaných interních a externích informací, které se promítají do odhadované zbytkové hodnoty vozidel. Z toho se celkem 194 mil. € (2023: 138 mil. €) týká krátkodobých aktiv.

Státní dotace vztahující se k výnosům činily ve vykazovaném období 324 mil. € (2023: 292 mil. €) a jsou obecně zaúčtovány podle funkční klasifikace.

3. Odbytové náklady

Odbytové náklady ve výši 22,3 mld. € (2023: 21,3 mld. €) zahrnují režijní a osobní náklady, odpisy v oblasti prodeje, dále pak náklady na dopravu, reklamu a podporu prodeje.

4. Správní náklady

Správní náklady ve výši 12,8 mld. € (2023: 12,7 mld. €) zahrnují především režijní a personální náklady a odpisy připadající na správu.

5. Ostatní provozní výnosy

mil. €	2024	2023
Výnosy z rozpuštění opravných položek k pohledávkám a ostatním aktivům	1 810	2 164
Výnosy z rozpuštění rezerv a rozlišených závazků	933	922
Výnosy z derivátů v rámci zajišťovacího účetnictví	736	766
Výnosy z derivátů mimo rámec zajišťovacího účetnictví Finanční služby	492	894
Výnosy z ostatních zajištění	2 073	2 245
Kurzové zisky	3 478	3 419
Výnosy z prodeje reklamních materiálů	227	304
Výnosy z přefakturace	1 087	1 470
Výnosy z investičního nemovitého majetku	11	12
Zisky z vyřazení majetku a zrušení ztráty ze snížení hodnoty	605	586
Ostatní provozní výnosy	3 521	2 369
	14 974	**15 152**

Kurzové zisky obsahují zejména zisky ze změny kurzu mezi okamžikem vzniku a úhrady cizoměnových pohledávek a závazků a také kurzové zisky z přecenění k rozvahovému dni. Kurzové ztráty vznikající z výše uvedených transakcí jsou vykázány v ostatních provozních nákladech.

Zisky z ostatních zajištění se týkají především zisků z přecenění a realizace derivátových finančních nástrojů v divizi Automobily, které nejsou označeny jako zajišťovací nástroj v zajišťovacím vztahu. Ztráty jsou zahrnuty v ostatních provozních nákladech.

6. Ostatní provozní náklady

mil. €	2024	2023
Tvorba opravných položek k obchodním pohledávkám	567	558
Tvorba opravných položek k pohledávkám a ostatním aktivům	2 575	2 051
Ztráty z derivátů v rámci zajišťovacího účetnictví	864	754
Ztráty z derivátů mimo rámec zajišťovacího účetnictví Finanční služby	661	1 221
Ztráty z ostatních zajištění	2 296	4 857
Kurzové ztráty	3 100	3 793
Náklady z přefakturace	1 171	1 113
Náklady na restrukturalizaci	2 510	62
Ztráty z vyřazení majetku	569	406
Ostatní provozní náklady	5 998	4 719
	20 312	**19 534**

Opravné položky k ostatním pohledávkám a ostatním aktivům zahrnují opravné položky k pohledávkám z dlouhodobých smluv o zhotovení ve výši 3,7 mil. € (2023: 2,1 mil. €). Další informace o nákladech na restrukturalizaci naleznete v části „Významné události".

Ztráty z ostatních zajištění se týkají především ztrát z přecenění a realizace derivátových finančních nástrojů v divizi Automobily, které nejsou označeny jako zajišťovací nástroj v zajišťovacím vztahu. Zisky jsou zahrnuty v ostatních provozních výnosech.

7. Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou

mil. €	2024	2023
Podíl na zisku účastí oceněných ekvivalenční metodou	1 950	2 910
z toho ze společných podniků	1 658	2 713
z toho z přidružených podniků	292	196
Podíl na ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou	1 575	619
z toho ze společných podniků	717	174
z toho z přidružených podniků	858	445
	375	**2 291**

8. Úrokový výsledek

mil. €	2024	2023[1]
Úrokové výnosy	**2 419**	**2 658**
Ostatní úroky a obdobné výnosy	2 415	2 656
Ocenění zajištění reálné hodnoty	3	2
Úrokové náklady	**–3 446**	**–3 640**
Ostatní úroky a obdobné náklady	–1 596	–2 050
Ocenění zajištění reálné hodnoty	0	–3
Náklady z diskontování závazků z leasingu	–266	–222
Výsledek ze zúročení/odúročení ostatních dlouhodobých závazků	–613	–351
Čistý úrok z čistého závazku z plánů definovaných požitků	–971	–1 014
Úrokový výsledek	**–1 027**	**–982**

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8").

9. Ostatní finanční výsledek

mil. €	2024	2023
Výnosy ze smluv o převodu zisku	35	28
Náklady z převzetí ztrát	–205	–63
Ostatní výnosy z účastí	224	341
Ostatní náklady z účastí	–1 041	–837
Výnosy a náklady z cenných papírů a výpůjček	810	725
Realizované výnosy z cizoměnových úvěrů poskytnutých a přijatých	1 310	1 093
Realizované náklady z cizoměnových úvěrů poskytnutých a přijatých	–1 030	–1 226
Výnosy a náklady z přecenění a z opravných položek k finančním nástrojům	–1 688	–904
Výnosy a náklady ze změny reálné hodnoty zajišťovacích transakcí/derivátů nezahrnutých do zajišťovacího účetnictví	–13	111
Výnosy a náklady ze změny reálné hodnoty zajišťovacích transakcí/derivátů zahrnutých do zajišťovacího účetnictví	–4	–6
Ostatní finanční výsledek	**–1 602**	**–739**

Výnosy a náklady z přecenění a z opravných položek k finančním nástrojům jsou primárně přičitatelné ocenění pohledávek a závazků z úvěrů a k peněžním prostředkům a peněžním ekvivalentům v cizí měně.

Výnosy a náklady ze změny reálné hodnoty zajišťovacích transakcí/derivátů nezahrnutých do zajišťovacího účetnictví obsahovaly v předchozím účetním období výnosy z ocenění opcí ve spojitosti s nabytím společnosti Europcar ve výši 0,1 mld. €.

10. Daně ze zisku

SKLADBA DAŇOVÝCH VÝNOSŮ A DAŇOVÝCH NÁKLADŮ

mil. €	2024	2023[1]
Splatný daňový náklad – tuzemsko	1 276	2 880
Splatný daňový náklad – zahraničí	4 582	3 911
Splatné daně ze zisku	**5 858**	**6 791**
z toho výnosy (-) / náklady (+) předchozích období	−720	−62
Odložený daňový výnos (–) / náklad (+) – tuzemsko	−938	−769
Odložený daňový výnos (–) / náklad (+) – zahraničí	−508	−786
Odložený daňový výnos (-) / náklad (+)	**−1 447**	**−1 554**
Daně ze zisku	**4 411**	**5 237**

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8").

Zákonná sazba daně z příjmů právnických osob v Německu za zdaňovací období roku 2024 činila 15 %. Z toho vyplývá, včetně živnostenské daně a solidárního příplatku, daňové zatížení ve výši 30,0 % (2023: 30,0 %).

Pro výpočet odložené daně v německé daňové skupině se používá daňová sazba ve výši 30,0 % (2023: 30,0 %).

Lokální sazby daní ze zisku používané pro výpočet odložené daně zahraničních společností se pohybují v rozmezí od 0 % do 45 % (2023: 0 až 46 %). V případě systému dělených daňových sazeb se používá daňová sazba uplatňovaná pro nerozdělené zisky.

Uplatnění daňových ztrát minulých let vedlo v roce 2024 ke snížení daní ze zisku o 356 mil. € (2023: 816 mil. €).

Vývoj daňových ztrát minulých období a propadnutí nevyužitých daňových ztrát byl následující:

	PŘEVEDENÉ NEVYUŽITÉ DAŇOVÉ ZTRÁTY		Z TOHO NEUPLATNITELNÉ DAŇOVÉ ZTRÁTY	
mil. €	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Daňové ztráty, které nepropadají	17 204	14 993	4 040	4 577
Propadnutí během následujících 10 let	3 556	1 880	1 937	1 152
Propadnutí za více než 10 let	10 458	10 511	534	381
Celkem	**31 218**	**27 385**	**6 510**	**6 111**

Odložené daně z převáděných úroků se aktivují, pokud je pravděpodobné, že úrokový výnos bude možné v budoucnu využít. Dosud nevyužité převáděné úroky činí 718 mil. € (2023: 574 mil. €). Převáděné úroky ve výši 528 mil. € (2023: 409 mil. €) lze využít bez časového omezení, zatímco částka 191 mil. € (2023: 165 mil. €) musí být využita v příštích deseti letech.

V důsledku uplatnění doposud nevyužitých daňových ztrát a nevyužitých daňových odpočtů z minulých období dochází ke snížení splatného daňového nákladu ve vykazovaném období o 65 mil. € (2023: 120 mil. €). Částka odloženého daňového nákladu se snižuje o 99 mil. € (2023: 372 mil. €) na základě dosud nevyužitých daňových ztrát a daňových odpočtů z předchozího období. Odložený daňový náklad v důsledku snížení hodnoty odložených daňových pohledávek činí 81 mil. € (2023: 44 mil. €). Odložený daňový výnos ze zrušení ztrát ze snížení hodnoty odložené daňové pohledávky činí 19 mil. € (2023: 125 mil. €).

Daňové odpočty poskytnuté různými státy činí 443 mil. € (2023: 473 mil. €).

V rozvaze nebyla vykázána odložená daňová pohledávka pro odčitatelné přechodné rozdíly ve výši 3 200 mil. € (2023: 2 232 mil. €) a pro daňové odpočty, které by propadly v příštích 20 letech, ve výši 114 mil. € (2023: 128 mil. €).

V souladu s IAS 12.39 nebyly z důvodu ovládání vykázány odložené daňové závazky ve výši 216 mil. € (2023: 251 mil. €) z titulu přechodných rozdílů a nevyplaceného zisku dceřiných podniků společnosti Volkswagen AG. Nebyly vykázány odložené daňové pohledávky ve výši 4 419 mil. € (2023: 3 964 mil. €) z dočasných rozdílů souvisejících s podíly na dceřiných společnostech, u nichž se v dohledné době neočekává převrácení v důsledku výkonu kontroly.

Ze změn daňových sazeb vyplývá na úrovni koncernu odložený daňový náklad ve výši 119 mil. € (2023: odložený daňový výnos ve výši 9 mil. €).

K 31. prosinci 2024 vykázal Volkswagen odložené daňové pohledávky, které převyšovaly odložené daňové závazky o 7 779 mil. € (2023: 6 819 mil. €) u společností, které vykázaly ztrátu v běžném nebo předchozím období. Z tohoto objemu připadá 4 985 mil. € na společnosti daňové skupiny VW AG a 2 325 mil. € na společnosti v Lucembursku; částky se týkají především odčitatelných přechodných rozdílů a převáděných ztrát. Daňové pohledávky v Lucembursku jsou vykázány, neboť určité náklady na účasti vedly v minulosti ke ztrátám, avšak v budoucnu se podle obchodního modelu společností očekávají zdanitelné příjmy. V Německu se toto účtování zakládá mimo jiné na dostatečné úrovni zdanitelného zisku v následujících účetních obdobích, jak je zdokumentováno v obchodních plánech. Kromě toho Volkswagen očekává, že různé programy zaměřené na náklady a efektivitu a uvedení nových produktů na trh povedou k výraznému zlepšení výsledků.

Celkově bylo posouzeno, že příslušné společnosti dosáhnou dostatečných zdanitelných zisků, jež budou moci být použity k vyrovnání dosud nevyužitých daňových ztrát a odpočitatelných dočasných rozdílů.

Ve výši 2 659 mil. € (2023: 2 861 mil. €) byly odložené daně v rozvaze zohledněny zvýšením vlastního kapitálu o odložené daně, které přímo připadají na výnosy a náklady vykázané ve vlastním kapitálu. Z toho připadá částka –22 mil. € (2023: –66 mil. €) na nekontrolní podíly. V účetním období roku 2024 byly odložené daňové výnosy z přímo ve vlastním kapitálu zachyceného přecenění penzijních plánů ve výši 0 mil. € (2023: – mil. €) reklasifikovány do ostatního úplného výsledku. V běžném ani předchozím účetním období nedošlo k účinkům z kapitálových transakcí s nekontrolními podíly. Vývoj odložených daní podle položek je prezentován ve výkazu o úplném výsledku.

V účetní období roku 2024 nedošlo ke zvýšení vlastního kapitálu o daňové účinky vyplývající z nákladů na pořízení vlastního kapitálu (2023: 3 mil. €).

ODLOŽENÉ DANĚ PODLE POLOŽEK ROZVAHY

Na rozdíly z vykázání a ocenění jednotlivých aktiv nebo závazků a na převedené daňové ztráty připadají následující odložené daňové pohledávky a závazky:

	ODLOŽENÉ DAŇOVÉ POHLEDÁVKY		ODLOŽENÉ DAŇOVÉ ZÁVAZKY	
mil. €	**31.12.2024**	**31.12.2023[1]**	**31.12.2024**	**31.12.2023**
Nehmotná aktiva	1 243	1 179	15 632	15 095
Pozemky, budovy a zařízení a pronajatá aktiva	5 812	6 076	7 949	8 041
Dlouhodobá finanční aktiva	333	410	17	10
Zásoby	3 644	2 743	1 166	924
Pohledávky a ostatní aktiva (včetně finančních služeb)	2 281	2 492	10 142	10 258
Ostatní krátkodobá aktiva	2 466	3 117	70	35
Rezervy na penze	4 986	5 476	35	88
Závazky a ostatní rezervy	15 965	13 959	5 164	5 022
Opravné položky k odloženým daňovým pohledávkám z přechodných rozdílů	−201	−194	–	–
Přechodné rozdíly po opravných položkách	36 530	35 259	40 175	39 473
Daňové ztráty/úrok minulých období po opravných položkách	6 674	5 820	–	–
Daňové odpočty po opravných položkách	329	345	–	–
Hodnota před konsolidací a kompenzací	**43 533**	**41 424**	**40 175**	**39 473**
z toho připadá na dlouhodobá aktiva a závazky	29 419	27 610	32 323	31 800
Kompenzace	30 320	30 488	30 320	30 488
Konsolidace	3 368	3 315	1 045	796
Vykázaná hodnota	**16 581**	**14 251**	**10 900**	**9 781**

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8“).

Vykázaný daňový náklad za rok 2024 ve výši 4 411 mil. € (2023 upraveno: 5 237 mil. € (viz zveřejnění podle IAS 8)) byl o 631 mil. € (2023: 1 692 mil. €) nižší než očekávaný daňový náklad ve výši 5 042 mil. €, který by vznikl použitím konsolidované daňové sazby ve výši 30,0 % (2023: 30,0 %) na konsolidovaný hospodářský výsledek před zdaněním.

SESOUHLASENÍ OČEKÁVANÉHO A VYKÁZANÉHO DAŇOVÉHO NÁKLADU

mil. €	2024	2023[1]
Hospodářský výsledek před zdaněním	16 806	23 099
Očekávaný daňový výnos (-) / náklad (+) (daňová sazba 30,0 %; 2023: 30,0 %)	**5 042**	**6 930**
Sesouhlasení:		
Dopad odlišného daňové zatížení v zahraničí	–528	–1 171
Podíl týkající se:		
příjmů osvobozených od daně	–625	–1 461
daňově neuznatelných nákladů	773	1 100
účinků převedených daňových ztrát	66	52
trvalých rozdílů	–103	–761
Daňové odpočty	–142	–120
Daňový náklad/výnos předchozích období	–477	–361
Účinky změn daňových sazeb	119	–9
Nezapočitatelná srážková daň	374	702
Ostatní daňové účinky	–88	337
Vykázaný daňový náklad	**4 411**	**5 237**
Efektivní daňová sazba (%)	26,3	22,7

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8“).

GLOBÁLNÍ MINIMÁLNÍ DOROVNÁVACÍ DAŇ

Zavedení globální minimální daně (pilíř 2) nemá pro koncern Volkswagen žádné významné dopady. Skutečné daňové zatížení v souvislosti s daněmi z příjmů dle pilíře 2 činí 14 mil. €. Koncern Volkswagen uplatnil výjimku z účtování a vykazování odložených daní v souvislosti s daněmi z příjmů podle pilíře 2.

11. Zisk na akcii

Základní ukazatel zisku na akcii se vypočítá jako rozdíl podílu hospodářského výsledku připadajícího na akcionáře společnosti Volkswagen AG a váženého průměrného počtu kmenových a prioritních akcií v oběhu v průběhu účetního období. Vzhledem k tomu, že v letech 2024 a 2023 nedošlo k žádným skutečnostem, které by měly zřeďující účinek na počet akcií, rovná se zředěný zisk na akcii základnímu zisku na akcii.

Podle § 27 odst. 2 bodu 3 stanov společnosti Volkswagen AG připadá na prioritní akcii dividenda vyšší o 0,06 € než na kmenovou akcii.

		2024	2023[1]
Vážený průměrný počet:			
Kmenové akcie – základní/zředěný	Počet akcií	295 089 818	295 089 818
Prioritní akcie – základní/zředěný	Počet akcií	206 205 445	206 205 445
Hospodářský výsledek po zdanění	mil. €	12 394	17 861
Výsledek připadající na nekontrolní podíly	mil. €	1 043	1 329
Výsledek připadající na poskytovatele hybridního kapitálu společnosti Volkswagen AG	mil. €	630	586
Výsledek připadající na akcionáře společnosti Volkswagen AG	mil. €	10 721	15 947
z toho základní/zředěný zisk připadající na kmenové akcie	mil. €	6 304	9 380
z toho základní/zředěný zisk připadající na prioritní akcie	mil. €	4 417	6 567
Zisk na kmenovou akcii – základní/zředěný	€	21,36	31,79
Zisk na prioritní akcii – základní/zředěný	€	21,42	31,85

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8“).

Komentář k rozvaze

12. Nehmotná aktiva

VÝVOJ NEHMOTNÝCH AKTIV OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2024

mil. €	Značky	Goodwill	Aktivované vývojové náklady vyvíjených produktů	Aktivované vývojové náklady vyráběných produktů	Ostatní nehmotná aktiva	Celkem
Pořizovací náklady						
Stav k 01.01.2024	**17 596**	**26 305**	**21 927**	**50 638**	**16 587**	**133 053**
Kurzové rozdíly	17	75	17	−37	85	157
Změny v konsolidačním celku	–	20	–	1	−10	11
Přírůstky	–	0	7 000	3 244	2 497	12 741
Převody	–	1	−14 002	14 093	189	281
Úbytky	6	2	123	2 044	355	2 530
Stav k 31.12.2024	**17 607**	**26 399**	**14 819**	**65 896**	**18 993**	**143 714**
Odpisy a ztráty ze snížení hodnoty						
Stav k 01.01.2024	**98**	**13**	**116**	**33 240**	**10 476**	**43 944**
Kurzové rozdíly	−5	0	1	12	−40	−32
Změny v konsolidačním celku	–	3	–	1	−12	−8
Přírůstky odpisů	–	–	–	6 739	1 524	8 263
Přírůstky ztrát ze snížení hodnoty	–	8	414	56	12	489
Převody	–	–	0	18	0	18
Úbytky	6	2	80	1 990	214	2 292
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	–	–	–	0	1	1
Stav k 31.12.2024	**87**	**23**	**452**	**38 076**	**11 744**	**50 381**
Čistá účetní hodnota k 31.12.2024	**17 520**	**26 377**	**14 367**	**27 820**	**7 249**	**93 333**

VÝVOJ NEHMOTNÝCH AKTIV OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2023

mil. €	Značky	Goodwill	Aktivované vývojové náklady vyvíjených produktů	Aktivované vývojové náklady vyráběných produktů	Ostatní nehmotná aktiva	Celkem
Pořizovací náklady						
Stav k 01.01.2023	**17 633**	**26 211**	**17 595**	**44 949**	**15 464**	**121 853**
Kurzové rozdíly	−27	−114	−8	23	−105	−231
Změny v konsolidačním celku	–	210	−137	–	31	104
Přírůstky	–	–	9 275	1 868	1 302	12 445
Převody	–	–	−4 763	4 763	219	219
Úbytky	10	2	35	966	323	1 336
Stav k 31.12.2023	**17 596**	**26 305**	**21 927**	**50 638**	**16 587**	**133 053**
Odpisy a ztráty ze snížení hodnoty						
Stav k 01.01.2023	**105**	**9**	**93**	**29 021**	**9 385**	**38 612**
Kurzové rozdíly	3	0	0	13	−23	−7
Změny v konsolidačním celku	–	–	–	–	−40	−40
Přírůstky odpisů	–	–	–	5 120	1 298	6 418
Přírůstky ztrát ze snížení hodnoty	–	6	23	45	71	145
Převody	–	–	–	0	−2	−2
Úbytky	10	2	0	954	212	1 179
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	–	–	–	3	–	3
Stav k 31.12.2023	**98**	**13**	**116**	**33 240**	**10 476**	**43 944**
Čistá účetní hodnota k 31.12.2023	**17 498**	**26 292**	**21 811**	**17 398**	**6 111**	**89 109**

Ostatní nehmotná aktiva zahrnují především koncese, nabyté zákaznické základny a dodavatelské vztahy, průmyslová ochranná práva a obdobná práva a licence k nim.

Rozdělení značek a goodwillů dle provozních segmentů je uvedeno v následující tabulce:

mil. €	2024	2023
Značky podle provozního segmentu		
Porsche	13 823	13 823
Scania Vehicles and Services	850	878
MAN Truck & Bus	1 127	1 127
MAN Energy Solutions	415	415
International Motors[1]	809	760
Ducati	404	404
Ostatní[1]	93	92
	17 520	**17 498**
Goodwilly podle provozního segmentu		
Porsche	18 835	18 825
Scania Vehicles and Services[1]	2 478	2 560
MAN Truck & Bus	587	587
MAN Energy Solutions[1]	291	290
International Motors	3 181	2 989
Ducati	290	290
Škoda	168	168
Porsche Holding Salzburg	126	125
Ostatní[1]	422	457
	26 377	**26 292**

1 Údaje za minulé účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny.

Test na snížení hodnoty vykázaného goodwillu a značky je vždy založen na hodnotě z užívání vypočtené na úrovni značky. Při tom se vychází ze sazeb kapitálových nákladů stanovených na základě bezrizikové úrokové míry, tržní rizikové prémie, beta faktorů specifických pro srovnatelné subjekty a úrokové sazby cizího kapitálu. Ohledně obecného postupu a významných předpokladů odkazujeme na komentář k nehmotným aktivům v bodě „Pravidla účtování a oceňování". Pro značky, které jsou významné z hlediska vykazování značek a goodwillů, jsou navíc důležité následující aspekty.

Plánování objemu peněžotvorné jednotky Porsche (Porsche CGU) je založeno na regionální diferenciaci a bere v potaz dopady v současnosti známých regionálních konfliktů. Zejména na trzích v Číně a USA se předpokládají náročné tržní podmínky v důsledku protekcionistických tendencí a v Číně navíc zesílená konkurence. Počítá se rovněž s tím, že ve srovnání s předchozím obdobím se transformace směrem k elektromobilitě zpomalí. Pozitivní cenové efekty budou doplněny globálně vyváženou a hodnotově orientovanou strukturou prodeje vozů. Očekávané zatížení výsledku od roku 2025 v důsledku dále rostoucích nákladů na materiál a legislativy týkající se emisí a spotřeby paliv by mělo být kompenzováno odpovídajícími programy zvyšování efektivity. Strategický program „Road to 20" má přispět k trvalému zintenzivnění dosavadních aktivit se zaměřením na optimalizaci nákladové struktury. Opatření schválená společností Porsche AG v účetním období 2025 na posílení krátkodobé a střednědobé ziskovosti společnosti nebyla zahrnuta do testu na snížení hodnoty k 31. prosinci 2024, jelikož byla schválena po rozvahovém dni.

Na trzích užitkových vozidel relevantních pro TRATON GROUP se v letech 2025 až 2029 očekává celkový mírný pokles s regionálně odlišným vývojem. Na základě objemových a cenových efektů se však u peněžotvorných jednotek TRATON GROUP v plánovaném období předpokládá nárůst tržeb. V rámci pětiletého výhledu bylo u všech peněžotvorných jednotek TRATON GROUP předpokládáno rozšíření elektromobility. Náklady na transformaci byly zohledněny v peněžních tocích.

Ve společnosti Scania Vehicles & Services mají navíc pozitivní dopad na plánované peněžní toky nárůst objemu prodeje a vyšší průměrné prodejní ceny spolu s rozšířením činnosti v oblasti servisu vozidel.

U MAN Truck & Bus mají na peněžní toky pozitivní vliv vyšší prodeje vozů, transformace k elektromobilitě a program reorganizace zahájený v roce 2021.

Dále má být posílena společnost International Motors. Cílená opatření sahají od výkonné organizace v oblasti komponent a technologií v rámci TRATON GROUP přes rozšíření finančních služeb až po ještě efektivnější využívání jedné z největších nezávislých sítí prodejců a servisních center na severoamerickém trhu, k níž má společnost International Motors již dnes přístup.

Hodnota všech peněžotvorných jednotek, kromě peněžotvorné jednotky Porsche, není snížená ani v případě variace diskontní sazby o +0,5 procentního bodu nebo odhadované míry růstu pro perpetuitu o –0,5 procentního bodu.

Pokud by se diskontní sazba uplatněná na peněžotvornou jednotku Porsche zvýšila o 0,5 procentního bodu, zpětně získatelná hodnota by odpovídala účetní hodnotě. Při použití stávající diskontní sazby ve výši 10,8 % zpětně získatelná hodnota dané jednotky převyšuje účetní hodnotu o 3,5 mld. €.

Náklady na výzkum a vývoj se vyvíjely následovně:

mil. €	2024	2023	%
Náklady na výzkum a vývoj celkem	20 999	21 779	–3,6
z toho aktivované náklady na vývoj	10 244	11 142	–8,1
Míra aktivace v %	48,8	51,2	
Odpisy aktivovaných nákladů na vývoj	7 209	5 187	+ 39,0
Náklady na výzkum a vývoj zúčtované do zisku nebo ztráty	**17 963**	**15 824**	**+ 13,5**

13. Pozemky, budovy a zařízení

VÝVOJ POZEMKŮ, BUDOV A ZAŘÍZENÍ OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2024

mil. €	Pozemky, pozemková práva a budovy včetně budov na cizích pozemcích	Technická zařízení a stroje	Jiná zařízení a inventář, nástroje a provozní vybavení	Poskytnuté zálohy a nedokončená hmotná aktiva	Celkem
Pořizovací náklady					
Stav k 01.01.2024	**52 814**	**54 271**	**95 537**	**11 001**	**213 622**
Kurzové rozdíly	267	183	292	129	872
Změny v konsolidačním celku	159	22	30	5	215
Přírůstky	2 524	1 450	4 731	8 004	16 710
Převody	1 068	2 006	2 561	−5 882	−247
Úbytky	897	1 862	2 971	249	5 978
Stav k 31.12.2024	**55 935**	**56 070**	**100 181**	**13 007**	**225 194**
Odpisy a ztráty ze snížení hodnoty					
Stav k 01.01.2024	**24 627**	**42 857**	**79 243**	**15**	**146 742**
Kurzové rozdíly	112	165	249	0	526
Změny v konsolidačním celku	35	12	12	-	59
Přírůstky odpisů	2 439	3 027	5 437	-	10 903
Přírůstky ztrát ze snížení hodnoty	139	132	62	92	424
Převody	−23	11	17	−3	1
Úbytky	643	1 798	2 447	-	4 887
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	7	5	5	9	26
Stav k 31.12.2024	**26 680**	**44 401**	**82 567**	**95**	**153 742**
Čistá účetní hodnota k 31.12.2024	**29 256**	**11 670**	**17 614**	**12 912**	**71 452**

VÝVOJ POZEMKŮ, BUDOV A ZAŘÍZENÍ OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2023

mil. €	Pozemky, pozemková práva a budovy včetně budov na cizích pozemcích	Technická zařízení a stroje	Jiná zařízení a inventář, nástroje a provozní vybavení	Poskytnuté zálohy a nedokončená hmotná aktiva	Celkem
Pořizovací náklady					
Stav k 01.01.2023	**50 789**	**53 934**	**91 212**	**9 991**	**205 925**
Kurzové rozdíly	−281	−268	−288	−100	−936
Změny v konsolidačním celku	−298	−464	−434	−418	−1 614
Přírůstky	2 080	1 280	4 326	7 141	14 826
Převody	1 194	798	3 595	−5 446	142
Úbytky	670	1 009	2 874	166	4 720
Stav k 31.12.2023	**52 814**	**54 271**	**95 537**	**11 001**	**213 622**
Odpisy a ztráty ze snížení hodnoty					
Stav k 01.01.2023	**23 083**	**42 377**	**76 565**	**10**	**142 035**
Kurzové rozdíly	−113	−216	−239	0	−568
Změny v konsolidačním celku	−281	−446	−413	−10	−1 150
Přírůstky odpisů	2 337	3 053	4 712	-	10 102
Přírůstky ztrát ze snížení hodnoty	26	185	19	13	244
Převody	−2	−1 134	1 246	6	116
Úbytky	423	962	2 642	0	4 026
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	0	1	6	3	10
Stav k 31.12.2023	**24 627**	**42 857**	**79 243**	**15**	**146 742**
Čistá účetní hodnota k 31.12.2023	**28 186**	**11 414**	**16 294**	**10 986**	**66 880**

Státní dotace ve výši 180 mil. € (2023: 237 mil. €) byly odečteny od pořizovacích nákladů pozemků, budov a zařízení.

V souvislosti s pozemky a budovami existují zástavní práva ve výši 2 038 mil. € (2023: 1 497 mil. €) a slouží jako kolaterály za závazky z předdůchodového modelu, finanční závazky a ostatní závazky.

14. Pronajatá aktiva a investiční nemovitý majetek

VÝVOJ PRONAJATÝCH AKTIV A INVESTIČNÍHO NEMOVITÉHO MAJETKU OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2024

mil. €	Pronajatá aktiva	Investiční nemovitý majetek	Celkem
Pořizovací náklady			
Stav k 01.01.2024	**86 093**	**1 033**	**87 126**
Kurzové rozdíly	1 202	16	1 218
Změny v konsolidačním celku	55	0	55
Přírůstky	37 986	7	37 994
Převody	115	–	115
Úbytky	29 119	17	29 136
Stav k 31.12.2024	**96 333**	**1 039**	**97 372**
Odpisy a ztráty ze snížení hodnoty			
Stav k 01.01.2024	**21 999**	**401**	**22 400**
Kurzové rozdíly	335	4	339
Změny v konsolidačním celku	16	–	16
Přírůstky odpisů	10 763	21	10 785
Přírůstky ztrát ze snížení hodnoty	780	–	780
Převody	12	0	12
Úbytky	10 502	9	10 511
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	264	–	264
Stav k 31.12.2024	**23 139**	**417**	**23 557**
Čistá účetní hodnota k 31.12.2024	**73 193**	**622**	**73 815**

VÝVOJ PRONAJATÝCH AKTIV A INVESTIČNÍHO NEMOVITÉHO MAJETKU OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2023

mil. €	Pronajatá aktiva	Investiční nemovitý majetek	Celkem
Pořizovací náklady			
Stav k 01.01.2023	**80 919**	**961**	**81 880**
Kurzové rozdíly	−779	−13	−792
Změny v konsolidačním celku	1 098	4	1 101
Přírůstky	32 974	6	32 980
Převody	−57	93	36
Úbytky	28 061	19	28 080
Stav k 31.12.2023	**86 093**	**1 033**	**87 126**
Odpisy a ztráty ze snížení hodnoty			
Stav k 01.01.2023	**21 539**	**351**	**21 890**
Kurzové rozdíly	−216	−3	−219
Změny v konsolidačním celku	92	0	92
Přírůstky odpisů	10 241	21	10 263
Přírůstky ztrát ze snížení hodnoty	809	1	810
Převody	−19	34	15
Úbytky	10 051	4	10 055
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	395	0	396
Stav k 31.12.2023	**21 999**	**401**	**22 400**
Čistá účetní hodnota k 31.12.2023	**64 094**	**632**	**64 726**

V pronajatých aktivech se vykazují jak aktiva pronajatá formou operativního leasingu, tak aktiva v rámci dlouhodobých smluv s právem zpětného odkupu.

V položce investiční nemovitý majetek se vykazují nájemní byty a propachtované provozovny prodejců, jejichž reálná hodnota činila 1 458 mil. € (2023: 1 456 mil. €). Při stanovení reálné hodnoty se obecně používá výnosová metoda na základě interních výpočtů (úroveň 3 hierarchie reálných hodnot). Na udržování užívaného investičního nemovitého majetku byly vynaloženy provozní náklady ve výši 98 mil. € (2023: 85 mil. €). Na nevyužívaný investiční nemovitý majetek byly vynaloženy náklady 1,7 mil. € (2023: 0,4 mil. €).

Příjmy z nájemného z investičního nemovitého majetku činily ve vykazovaném období 83 mil. € (2023: 81 mil. €).

15. Účasti oceněné ekvivalenční metodou a ostatní účasti

VÝVOJ ÚČASTÍ OCENĚNÝCH EKVIVALENČNÍ METODOU A OSTATNÍCH ÚČASTÍ OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2024

mil. €	Účasti oceněné ekvivalenční metodou	Ostatní účasti	Celkem
Hrubá účetní hodnota			
Stav k 01.01.2024	**15 204**	**5 734**	**20 937**
Kurzové rozdíly	103	32	135
Změny v konsolidačním celku	243	–425	–183
Přírůstky	615	2 211	2 826
Převody	–	–	–
Úbytky	2 007	332	2 339
Změny vykázané do výkazu zisku nebo ztráty	91	–62	29
Dividendy[1]	–2 711	–	–2 711
Ostatní změny vykázané do ostatního úplného výsledku	93	12	105
Stav k 31.12.2024	**11 630**	**7 170**	**18 800**
Ztráty ze snížení hodnoty			
Stav k 01.01.2024	**2 964**	**1 303**	**4 267**
Kurzové rozdíly	2	7	9
Změny v konsolidačním celku	–	0	0
Přírůstky	414	350	764
Převody	–	–	–
Úbytky	2 018	177	2 196
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	–	44	44
Stav k 31.12.2024	**1 361**	**1 439**	**2 800**
Čistá účetní hodnota k 31.12.2024	**10 269**	**5 731**	**16 000**

1 Podíl na dividendách je vykázán včetně srážkové daně.

VÝVOJ ÚČASTÍ OCENĚNÝCH EKVIVALENČNÍ METODOU A OSTATNÍCH ÚČASTÍ OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2023

mil. €	Účasti oceněné ekvivalenční metodou	Ostatní účasti	Celkem
Hrubá účetní hodnota			
Stav k 01.01.2023	**15 235**	**4 538**	**19 774**
Kurzové rozdíly	−217	−48	−265
Změny v konsolidačním celku	271	−386	−114
Přírůstky	570	2 085	2 655
Převody	–	–	–
Úbytky	–	321	321
Změny vykázané do výkazu zisku nebo ztráty	2 243	−13	2 230
Dividendy[1]	−2 511	–	−2 511
Ostatní změny vykázané do ostatního úplného výsledku	−388	−122	−510
Stav k 31.12.2023	**15 204**	**5 734**	**20 937**
Ztráty ze snížení hodnoty			
Stav k 01.01.2023	**2 567**	**1 050**	**3 617**
Kurzové rozdíly	−3	−8	−12
Změny v konsolidačním celku	−19	94	76
Přírůstky	523	304	826
Převody	–	–	–
Úbytky	27	96	124
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	76	40	116
Stav k 31.12.2023	**2 964**	**1 303**	**4 267**
Čistá účetní hodnota k 31.12.2023	**12 239**	**4 431**	**16 670**

1 Podíl na dividendách je vykázán včetně srážkové daně.

Účasti oceněné ekvivalenční metodou zahrnují společné podniky ve výši 5 698 mil. € (2023: 7 139 mil. €) a přidružené podniky ve výši 4 571 mil. € (2023: 5 100 mil. €).

Z přírůstků ostatních majetkových účastí v daném účetním období připadá 1,1 mld. € především na nákup akcií společnosti Rivian (2023: 0,7 mld. € na nákup akcií společnosti XPeng).

Prodeje účastí oceněných ekvivalenční metodou se převážně týkaly Argo AI ve výši 2,0 mld. €.

Většina přírůstků ztrát ze snížení hodnoty účastí oceněných ekvivalenční metodou souvisela s investicí do vlastního kapitálu v přidruženém podniku Northvolt; dosáhly výše 0,2 mld. € (2023: ztráta ze snížení hodnoty 0,4 mld. € na QuantumScape).

Další komentář k výše uvedeným majetkovým účastem je uveden v bodě „Významné události".

Ostatní změny vykázané do ostatního úplného výsledku připadají na společné podniky ve výši 117 mil. € (2023: −377 mil. €) a na přidružené podniky ve výši −24 mil. € (2023: −12 mil. €). Vztahují se zejména ke kurzovým rozdílům ve výši 114 mil. € (2023: −288 mil. €), přecenění penzijních plánů ve výši 6 mil. € (2023: −3 mil. €) a přecenění derivátů k zajištění peněžních toků ve výši −26 mil. € (2023: −128 mil. €).

16. Dlouhodobé a krátkodobé pohledávky z finančních služeb

	ÚČETNÍ HODNOTA			REÁLNÁ HODNOTA	ÚČETNÍ HODNOTA			REÁLNÁ HODNOTA
mil. €	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2024	31.12.2024	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023	31.12.2023
Pohledávky z finančních služeb								
Financování zákazníků	25 880	51 719	77 599	78 966	27 025	49 354	76 379	76 713
Financování prodejců	20 294	3 478	23 772	23 781	17 968	3 780	21 748	21 731
Přímé bankovnictví	384	23	407	412	361	22	382	387
	46 558	**55 221**	**101 779**	**103 158**	**45 353**	**53 155**	**98 509**	**98 831**
Splatné pohledávky z operativního leasingu	588	–	588	588	496	–	496	496
Pohledávky z finančního leasingu	21 709	45 866	67 575	68 341	20 532	41 318	61 850	61 720
	68 855	**101 087**	**169 942**	**172 087**	**66 381**	**94 474**	**160 855**	**161 047**

Pohledávky z finančního leasingu zahrnuté do pohledávek z finančních služeb ve výši 169,9 mld. € (2023: 160,9 mld. €) vzrostly o 113 mil. € (2023: nárůst o 293 mil. €) v důsledku zajištěných změn reálné hodnoty podkladových transakcí v rámci zajištění portfolia.

Pohledávky z financování zákazníků a prodejců se obecně zajišťují vozidly nebo zástavním právem k nemovitým věcem. Z pohledávek byla částka 1 124 mil. € (2023: 957 mil. €) poskytnuta jako kolaterál za finanční závazky a podmíněné závazky.

Pohledávky z financování prodejců obsahují částku ve výši 1 mil. € (2023: 30 mil. €), která se vztahuje k podnikům ve skupině, které nejsou zahrnuty do konsolidace.

17. Dlouhodobá a krátkodobá ostatní finanční aktiva

	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
mil. €	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2024	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023
Kladné reálné hodnoty derivátových finančních nástrojů	3 425	3 814	7 239	3 289	4 629	7 918
Pohledávky ze zápůjček, dluhových cenných papírů, práv na podíl na zisku (bez úroků)	9 400	6 804	16 204	8 972	6 201	15 173
Jiná finanční aktiva	5 824	1 511	7 335	4 692	927	5 619
	18 649	**12 129**	**30 778**	**16 953**	**11 757**	**28 710**

Ostatní finanční aktiva obsahují pohledávky za spřízněnými stranami ve výši 15,5 mld. € (2023: 14,3 mld. €). Ostatní finanční aktiva ve výši 108 mil. € (2023: 90 mil. €) byla poskytnuta jako kolaterál za finanční závazky a podmíněné závazky. Příjemci kolaterálu nenáleží originární právo na zcizení, resp. zastavení kolaterálu.

Jiná finanční aktiva obsahují pohledávky z titulu zůstatků na bankovních účtech s omezeným dispozičním právem, které slouží jako kolaterály (převážně v rámci transakcí s cennými papíry zajištěnými aktivy).

Kladné reálné hodnoty derivátových finančních nástrojů zahrnují:

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Transakce sloužící k zajištění proti:		
měnovým rizikům z aktiv prostřednictvím zajištění reálné hodnoty	27	28
měnovým rizikům ze závazků prostřednictvím zajištění reálné hodnoty	121	50
úrokovým rizikům prostřednictvím zajištění reálné hodnoty	271	364
úrokovým rizikům prostřednictvím zajištění peněžních toků	316	170
měnovým a cenovým rizikům z budoucích peněžních toků prostřednictvím zajištění peněžních toků	4 224	3 801
Zajišťovací transakce celkem	**4 958**	**4 413**
Aktiva z derivátů bez zajišťovacího vztahu	2 280	3 506
Celkem	**7 239**	**7 918**

V rámci zajištění portfolia jsou vykázány kladné reálné hodnoty ve výši 86 mil. € (2023: 260 mil. €) z transakcí k zajištění úrokového rizika (zajištění reálné hodnoty).

Bližší informace o derivátových finančních nástrojích jsou uvedeny v bodě „Řízení finančních rizik a finanční nástroje".

18. Dlouhodobé a krátkodobé ostatní pohledávky

	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
mil. €	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2024	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023
Ostatní daňové pohledávky	6 139	1 375	7 514	5 431	1 240	6 671
Jiné pohledávky	4 078	1 493	5 570	3 367	1 462	4 829
	10 217	**2 868**	**13 085**	**8 798**	**2 702**	**11 499**

Jiné pohledávky obsahují aktiva sloužící k financování penzijních závazků ve výši 198 mil. € (2023: 127 mil. €). Dále jsou zde vykázána aktiva z držených zajišťovacích obchodů ve výši 29 mil EUR (2023: 35 mil. EUR).

Krátkodobé ostatní pohledávky jsou převážně neúročené.

Ostatní pohledávky zahrnují podmíněné pohledávky z dlouhodobých smluv o zhotovení. Tyto pohledávky odpovídají smluvním aktivům vykazovaným na základě smluv se zákazníky a jejich vývoj je následující:

mil. €	2024	2023
Podmíněné pohledávky z dlouhodobých smluv o zhotovení k 01.01.	**347**	**212**
Přírůstky a úbytky	291	136
Změny opravných položek	−3	−1
Kurzové rozdíly	0	0
Podmíněné pohledávky z dlouhodobých smluv o zhotovení k 31.12.	**635**	**347**

Náklady na získání smlouvy se v koncernu Volkswagen aktivují a odepisují rovnoměrně po dobu trvání smlouvy jen tehdy, pokud jsou významné, pokud má předmětná smlouva má dobu trvání alespoň jeden rok a pokud by tyto náklady nebyly vynaloženy, kdyby příslušná smlouva nebyla uzavřena. K 31. prosinci 2024 byly aktivovány náklady na získání smlouvy ve výši 14 mil. € (2023: – mil. €). V účetním období roku 2024 činily odpisy těchto aktivovaných nákladů na získání smlouvy 4 mil. € (2023: – mil. €).

19. Daňové pohledávky

	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
mil. €	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2024	krátkodobé	dlouhodobé[1]	31.12.2023[1]
Odložené daňové pohledávky	–	16 581	16 581	–	14 251	14 251
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	2 038	409	2 447	1 649	437	2 086
	2 038	**16 991**	**19 029**	**1 649**	**14 688**	**16 337**

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8“).

Z odložených daňových pohledávek připadá částka ve výši 8 482 mil. € (2023 upraveno: 7 916 mil. € (viz zveřejnění podle IAS 8)) na rozdíly z vykázání a ocenění mezi IFRS a daňovou rozvahou, u nichž dojde během jednoho roku k převrácení.

20. Zásoby

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Suroviny, pomocné a provozovací látky	8 926	9 787
Nedokončená výroba	5 100	5 005
Hotové výrobky a zboží	32 905	30 994
Krátkodobá pronajatá aktiva	6 226	6 183
Poskytnuté zálohy	3 587	1 649
Zajišťovací transakce k zásobám	–25	–16
	56 720	**53 601**

Současně s vykázáním tržeb byly zásoby ve výši 215 mld. € (2023: 234 mld. €) zachyceny do nákladů na prodej. Náklady na tvorbu opravných položek (bez pronajatých aktiv) ve vykazovaném období činily 839 mil. € (2023: 621 mil. €). Jako kolaterál za závazky z předdůchodového modelu byla poskytnuta vozidla v hodnotě 276 mil. € (2023: 236 mil. €), která byla předmětem zajišťovacího převodu.

21. Obchodní pohledávky

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Obchodní pohledávky za		
třetími subjekty	17 133	18 340
nekonsolidovanými dceřinými podniky	150	185
společnými podniky	3 770	3 234
přidruženými podniky	75	89
ostatními podniky, s nimiž je podnik spojen účastí	1	1
	21 130	**21 849**

Reálné hodnoty obchodních pohledávek odpovídají účetním hodnotám.

22. Cenné papíry a termínované vklady

Cenné papíry slouží k zajištění likvidity. Jedná se především o krátkodobé cenné papíry s pevným výnosem a akcie. Cenné papíry se většinou oceňují reálnou hodnotou. Krátkodobé cenné papíry ve výši 814 mil. € (2023: 1 264 mil. €) byly poskytnuty jako kolaterál za finanční závazky a podmíněné závazky. Příjemci kolaterálu nenáleží originární právo na zcizení, resp. zastavení kolaterálu.

23. Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Bankovní hotovost	39 816	43 158
Šeky, pokladní hotovost, směnky a prostředky splatné na požádání	480	291
	40 296	**43 449**

Bankovní hotovost je držena u různých bank a v různých měnách a zahrnuje mimo jiné také termínované vklady se splatností kratší než tři měsíce.

24. Vlastní kapitál

Základní kapitál společnosti Volkswagen AG se skládá z kusových akcií na doručitele. Na jednu kusovou akcii tak připadá podíl ve výši 2,56 € na základním kapitálu. Vedle kmenových akcií existují prioritní akcie, které poskytují právo na výplatu o 0,06 € vyšší dividendy než kmenové akcie, avšak není s nimi spojeno hlasovací právo.

Na základě usnesení valné hromady ze dne 10. května 2023 existuje do 9. května 2028 autorizovaný kapitál za účelem emise nových prioritních akcií na doručitele ve výši až 228 mil. €.

Základní kapitál se skládá z 295 089 818 kusových kmenových akcií (2022: 295 089 818) a 206 205 445 prioritních akcií bez nominální hodnoty (2022: 206 205 445) a činí 1 283 315 873 € (2022: 1 283 315 873 €).

Kapitálový fond obsahuje ážio o celkové výši 14 225 mil. € (2023: 14 225 mil. €) z navýšení kapitálu, ážio ve výši 219 mil. € z opčních dluhopisů a částku ve výši 107 mil. € související se snížením základního kapitálu v roce 2006. Z kapitálového fondu částky vyplaceny nebyly.

DIVIDENDY A NÁVRH DIVIDEND

Při vyplacení dividend vychází společnost Volkswagen AG v souladu s § 58 odst. 2 AktG (německý zákon o akciových společnostech) z bilančního zisku vykázaného v samostatné účetní závěrce společnosti Volkswagen AG podle německých účetních předpisů. Na základě uvedené účetní závěrky společnosti Volkswagen AG po čerpání 1 960 mil. € z nerozděleného zisku zbývá bilanční zisk ve výši 3 175 mil. €. Představenstvo a dozorčí rada navrhují valné hromadě vyplatit z bilančního zisku dividendy v celkové výši 3 171 mil. €, což odpovídá částce 6,30 € na kmenovou akcii a částce 6,36 € na prioritní akcii. Nárok akcionářům vzniká teprve přijetím usnesení valné hromady.

V účetním období roku 2024 byla na základě rozhodnutí valné hromady společnosti Volkswagen AG ze dne 29. května 2024 vyplacena dividenda, původně ve výši 9,00 € na kmenovou akcii a 9,06 € na prioritní akcii.

HYBRIDNÍ KAPITÁL

Podle standardu IAS 32 musí být hybridní dluhopisy koncernu Volkswagen klasifikovány v plném rozsahu jako vlastní kapitál. Získaný kapitál byl snížen o disažio a náklady na pořízení kapitálu a po zohlednění odložených daní byl přidělen do vlastního kapitálu. Úroky placené držitelům dluhopisů se vykazují přímo ve vlastním kapitálu. V souladu se standardem IAS 32 se hybridní dluhopisy klasifikují jako závazky jen tehdy, žádá-li držitel splacení dluhopisu. Tezaurování úroků v závislosti na vyplacení dividend akcionářům společnosti Volkswagen AG je možné.

V květnu 2024 společnost Volkswagen AG prostřednictvím Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Nizozemsko, vypověděla hybridní dluhopisy (splatnost: 6 let) emitované v roce 2018 v nominální hodnotě 1 250 mil. €. V důsledku výpovědi byly hybridní dluhopisy v souladu se standardem IAS 32 klasifikovány jako závazky. Vlastní kapitál a čistá likvidita koncernu Volkswagen byly odpovídajícím způsobem sníženy. Ke splacení jistiny hybridních dluhopisů došlo 27. června 2024.

V červenci 2023 společnost Volkswagen AG prostřednictvím Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Nizozemsko, vypověděla hybridní dluhopisy (splatnost: 10 let) emitované v roce 2013 v nominální hodnotě 750 mil. €. V důsledku výpovědi byly hybridní dluhopisy v souladu se standardem IAS 32 klasifikovány jako závazky. Vlastní kapitál a čistá likvidita koncernu Volkswagen byly odpovídajícím způsobem sníženy. Ke splacení hybridních dluhopisů došlo 4. září 2023.

Z hybridního kapitálu vydaného 6. září 2023 zaznamenala společnost Volkswagen AG peněžní přítoky ve výši 1 750 mil. € snížené o transakční náklady ve výši 9 mil. €. Zaúčtování odložených daní navíc vedlo k nepeněžním dopadům ve výši 3 mil. €.

NEKONTROLNÍ PODÍLY

K 31. prosinci 2024 existovaly nekontrolní podíly ve výši 14 437 mil. € (2023: 14 218 mil. €). Nekontrolní podíly připadají povětšinou na Porsche AG Group a TRATON GROUP.

V následující tabulce jsou uvedeny souhrnné finanční informace skupiny Porsche AG Group, včetně úprav goodwillu a reálné hodnoty k datu akvizice:

mil. €	2024	2023
Nekontrolní podíly v %[1]	24,58	24,58
Nekontrolní podíly	12 707	12 384
Dlouhodobá aktiva	66 058	63 261
Krátkodobá aktiva	20 288	20 040
Dlouhodobé závazky	20 354	19 420
Krátkodobé závazky	14 343	13 567
Tržby	40 083	40 530
Hospodářský výsledek po zdanění	3 542	5 128
Ostatní úplný výsledek po zdanění	−116	471
Dividendy vyplacené nekontrolním podílům	517	225
Hrubý peněžní tok	8 312	8 889
Změna pracovního kapitálu	−1 960	−1 866
Peněžní toky z provozní činnosti	6 353	7 023
Peněžní toky z investiční činnosti	−4 007	−4 322
Čistý peněžní tok	2 345	2 701

1 Procentní podíl zahrnuje pouze přímé nekontrolní podíly.

V následující tabulce jsou uvedeny souhrnné finanční informace skupiny TRATON GROUP, včetně úprav goodwillu a reálné hodnoty k datu akvizice:

mil. €	2024	2023
Nekontrolní podíly v %[1]	10,28	10,28
Nekontrolní podíly	1 525	1 553
Dlouhodobá aktiva	43 961	41 769
Krátkodobá aktiva	22 804	21 101
Dlouhodobé závazky	24 873	23 272
Krátkodobé závazky	23 263	22 373
Tržby	47 473	46 872
Hospodářský výsledek po zdanění	2 814	2 448
Ostatní úplný výsledek po zdanění	−477	−25
Dividendy vyplacené nekontrolním podílům	77	36
Hrubý peněžní tok	5 654	5 263
Změna pracovního kapitálu	−3 315	−2 680
Peněžní toky z provozní činnosti	2 340	2 583
Peněžní toky z investiční činnosti	−2 782	−2 385
Čistý peněžní tok	−442	198

1 Procentní podíl zahrnuje pouze přímé nekontrolní podíly.

25. Dlouhodobé a krátkodobé finanční závazky

	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
mil. €	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2024	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023
Dluhopisy	25 994	80 963	106 958	25 272	73 885	99 157
Dluhové cenné papíry	21 539	25 982	47 521	21 446	23 281	44 727
Závazky vůči bankám	13 446	18 834	32 280	25 769	15 288	41 057
Depozitní transakce	53 632	3 927	57 559	35 589	3 238	38 827
Zápůjčky a ostatní závazky	1 156	1 430	2 587	1 288	1 250	2 537
Závazky z leasingu	1 252	5 924	7 176	1 112	5 381	6 494
	117 020	**137 061**	**254 081**	**110 476**	**122 323**	**232 799**

26. Dlouhodobé a krátkodobé ostatní finanční závazky

	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
mil. €	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2024	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023
Záporná reálná hodnota derivátových finančních nástrojů	3 240	4 144	7 383	2 649	4 680	7 329
Úrokové závazky	1 407	254	1 661	1 256	281	1 537
Jiné finanční závazky	9 717	2 151	11 868	10 117	2 006	12 123
	14 364	**6 548**	**20 913**	**14 022**	**6 968**	**20 990**

Jiné krátkodobé finanční závazky zahrnují především závazky ze smluv o zpětném odkupu ve výši 2 802 mil. € (2023: 3 225 mil. €) a odložené závazky ve výši 1 434 mil. € (2023: 1 115 mil. €).

Záporné reálné hodnoty derivátových finančních nástrojů zahrnují:

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Transakce sloužící k zajištění proti:		
měnovým rizikům z aktiv prostřednictvím zajištění reálné hodnoty	16	30
měnovým rizikům ze závazků prostřednictvím zajištění reálné hodnoty	22	81
úrokovým rizikům prostřednictvím zajištění reálné hodnoty	1 104	1 793
úrokovým rizikům prostřednictvím zajištění peněžních toků	89	64
měnovým a cenovým rizikům z budoucích peněžních toků prostřednictvím zajištění peněžních toků	3 448	2 443
Zajišťovací transakce celkem	**4 678**	**4 412**
Závazky z derivátů bez zajišťovacího vztahu	2 705	2 918
Celkem	**7 383**	**7 329**

V rámci zajištění portfolia jsou vykázány záporné reálné hodnoty ve výši 100 mil. € (2023: 110 mil. €) z transakcí k zajištění úrokového rizika (zajištění reálné hodnoty).

Bližší informace o derivátových finančních nástrojích jsou uvedeny v bodě „Řízení finančních rizik a finanční nástroje".

27. Dlouhodobé a krátkodobé ostatní závazky

	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
mil. €	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2024	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023
Přijaté zálohy na objednávky	11 352	7 684	19 036	10 446	7 001	17 447
Závazky						
z ostatních daní	4 081	207	4 288	3 930	219	4 149
ze sociálního zabezpečení	1 032	68	1 100	881	74	955
mzdové závazky	5 896	863	6 759	6 789	799	7 588
Jiné závazky	2 391	1 763	4 154	2 298	1 792	4 091
	24 752	**10 584**	**35 336**	**24 345**	**9 885**	**34 230**

Závazky z přijatých záloh ze smluv se zákazníky odpovídají smluvním závazkům ze smluv se zákazníky a jsou součástí přijatých záloh na objednávky. Tyto závazky se vyvíjely následovně:

mil. €	2024	2023
Závazky z titulu přijatých záloh ze smluv se zákazníky k 01.01.	**15 752**	**14 286**
Přírůstky a úbytky	1 553	1 603
Změny v konsolidačním celku	9	6
Klasifikace jako držená k prodeji	–	0
Kurzové rozdíly	222	−143
Závazky z titulu přijatých záloh ze smluv se zákazníky k 31.12.	**17 536**	**15 752**

28. Daňové závazky

	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
mil. €	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2024	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023
Odložené daňové závazky	–	10 900	10 900	–	9 781	9 781
Rezervy na daně ze zisku	1 698	4 084	5 783	1 663	4 287	5 950
Splatné daně ze zisku (závazky)	724	0	724	556	–	556
	2 422	**14 984**	**17 406**	**2 219**	**14 068**	**16 287**

Z odložených daňových závazků připadá částka ve výši 937 mil. € (2023: 717 mil. €) na rozdíly z vykázání a ocenění mezi IFRS a daňovou rozvahou, u nichž dojde během jednoho roku k převrácení.

29. Rezervy na penzijní a podobné závazky

Rezervy na penzijní závazky jsou tvořeny na základě penzijních plánů na přísliby požitků v oblasti starobního, invalidního či pozůstalostního důchodu. Poskytované požitky se v koncernu liší v závislosti na právních, daňových a ekonomických podmínkách v jednotlivých zemích a zpravidla se odvíjejí od délky období, po jaké je zaměstnanec zaměstnán a od jeho mzdy.

Společnosti koncernu Volkswagen poskytují zaměstnanecké penzijní plány v obou formách – plány definovaných příspěvků i plány definovaných požitků. V případě plánů definovaných příspěvků přispívá společnost státním nebo soukromým poskytovatelům penzijního pojištění na základě zákonných či smluvních ustanovení, případně na dobrovolné bázi. Po úhradě těchto příspěvků nemá koncern Volkswagen žádné další závazky. Průběžně hrazené příspěvky se účtují do nákladů běžného účetního období. Tyto náklady činily v koncernu Volkswagen v účetním období roku 2024 celkem 3 198 mil. € (2023: 3 061 mil. €). Z této částky byly v Německu uhrazeny příspěvky do zákonného důchodového pojištění ve výši 1 971 mil. € (2023: 1 963 mil. €).

V případě plánů definovaných požitků je zapotřebí rozlišovat systémy financované z rezerv a externě financované plány.

Rezervy na plány definovaných požitků kalkulují nezávislí aktuáři na základě mezinárodně uznávané přírůstkové metody v souladu s IAS 19, podle které je hodnota budoucích závazků stanovena na základě proporcionálního nároku na požitky k rozvahovému dni. Při kalkulaci se zohledňují pojistněmatematické předpoklady, které se vztahují k diskontním sazbám, vývoji mezd a penzí, mírám fluktuace, dobám dožití a růstu nákladů na zdravotní péči. Tyto předpoklady jsou stanoveny samostatně pro každou společnost v koncernu v závislosti na rámcových ekonomických podmínkách. Změny reálné hodnoty vyplývají z odchylek skutečného vývoje od předpokladů pro minulé účetní období, z modifikace předpokladů a z výnosů a nákladů z aktiv plánu vyjma částek, které jsou již obsažené v čistých úrokových výnosech, resp. nákladech. Změny reálné hodnoty se vykazují v období jejich vzniku s přihlédnutím k odloženým daním bez vlivu na výsledek ve vlastním kapitálu.

Sdružené plány zaměstnaneckých požitků existují v koncernu Volkswagen ve Velké Británii, Švýcarsku, Švédsku a v Nizozemí. Jedná se přitom o plány definovaných požitků. Malá část těchto penzijních plánů se vykazuje jako plány definovaných příspěvků, protože koncern Volkswagen není oprávněn získat informace potřebné pro účtování o plánech definovaných požitků. Dle ustanovení sdružených plánů zaměstnaneckých požitků koncern Volkswagen neodpovídá za závazky ostatních zaměstnavatelů. Dojde-li k vystoupení z penzijních plánů nebo jejich ukončení, koncern Volkswagen získá alikvótní přebytek plánu, resp. musí uhradit alikvótní schodek plánu. V případě plánů definovaných požitků, o nichž se účtuje jako o plánech definovaných příspěvků, je podíl závazků koncernu Volkswagen na celkových závazcích zanedbatelný. Nejsou známa pravděpodobná, významná rizika vyplývající ze sdružených plánů definovaných požitků vícero zaměstnavatelů, o kterých se účtuje jako o plánech definovaných příspěvků. Očekávané příspěvky v rámci těchto plánů v účetním období roku 2025 činí 30 mil. € (2023: 30 mil. €).

Vzhledem k charakteru především závazků amerických koncernových společností týkajících se nákladů na zdravotní péči zaměstnanců po odchodu do důchodu se tyto závazky vykazují v rezervách na penze. Pro tyto obdobné závazky se bere v úvahu očekávaný dlouhodobý vývoj nákladů na zdravotní péči. V účetním období roku 2024 byla částka 37 mil. € (2023: 40 mil. €) vykázána jako náklady na zdravotní péči. Příslušná hodnota v rozvaze k 31. prosinci 2024 činí 686 mil. € (2023: 550 mil. €).

Plány definovaných požitků byly v rozvaze zachyceny v následujících částkách:

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Současná hodnota externě financovaných závazků	24 803	20 233
Reálná hodnota aktiv plánu	18 108	16 381
Status financování (saldo)	6 696	3 851
Současná hodnota závazků nefinancovaných prostřednictvím aktiv plánu	20 670	25 590
Částka nevykázaná jako aktivum vzhledem k omezení dle IAS 19	39	104
Čistý závazek vykázaný v rozvaze	**27 404**	**29 546**
z toho rezervy na penze	27 602	29 672
z toho ostatní aktiva	198	127

V návaznosti na rozhodnutí skupiny Porsche AG použít externí aktiva plánu k částečnému financování penzijních plánů, které byly dříve financovány výlučně prostřednictvím vykázaných rezerv, došlo v účetním období 2024 k přesunu 3 788 mil. € ze současné hodnoty závazků nefinancovaných aktivy plánu do současné hodnoty externě financovaných závazků.

Významné penzijní plány v koncernu Volkswagen

Koncern Volkswagen nabízí svým zaměstnancům pro období po ukončení jejich aktivní výdělečné činnosti požitky moderních a atraktivních zaměstnaneckých penzijních programů. Významnou část těchto plánů v koncernu Volkswagen představují penzijní plány pro zaměstnance v tuzemsku, které jsou v souladu se standardem IAS 19 klasifikovány jako plány definovaných požitků. Velká část těchto závazků je financována výlučně prostřednictvím rezerv v rozvaze. Tyto plány jsou v současnosti pro nové účastníky do značné míry uzavřené. Aby se snížila rizika související s penzijními plány definovaných požitků, zejména rizika z očekávané délky dožití, růstu mezd a inflace, byly v koncernu Volkswagen v uplynulých letech zavedeny nové plány definovaných požitků, jejichž plnění je financováno externě prostřednictvím aktiv plánu. V rámci těchto penzijních plánů se uvedená rizika podařilo do značné míry redukovat. V budoucnosti se bude podíl penzijních závazků financovaných aktivy plánu na celkových závazcích z plánů definovaných požitků postupně zvyšovat. V následujícím textu jsou popsány významné penzijní plány.

TUZEMSKÉ PENZIJNÍ PLÁNY FINANCOVANÉ VÝLUČNĚ PROSTŘEDNICTVÍM REZERV V ROZVAZE

Penzijní plány financované výhradně formou vykázaných rezerv zahrnují jak plány definovaných příspěvků s garancemi, tak plány založené na výši poslední mzdy. V případě plánů definovaných příspěvků jsou roční penzijní příspěvky v závislosti na příjmu a statusu přepočteny na základě anuitních faktorů na doživotní nárok na penzi (garantovaný nárok). Anuitní faktury zahrnují i garantovanou úrokovou sazbu. Při odchodu do penze jsou tyto roční penzijní nároky sečteny. Pro plány založené na výši poslední mzdy se mzda při odchodu do penze násobí procentní sazbou, která závisí na počtu odpracovaných let před odchodem do penze.

Současná hodnota garantovaného závazku stoupá s klesající úrokovou sazbou a podléhá tak úrokovému riziku.

Penzijní systém poskytuje doživotní penzi. V tomto smyslu jsou společnosti vystaveny riziku dlouhověkosti. Toto riziko je zohledněno tím, že při výpočtu anuitních faktorů a současné hodnoty garantovaného závazku jsou použity generační úmrtnostní tabulky – „Richttafeln Heubeck 2018 G“, v nichž je budoucí růst doby dožití již zohledněn.

Za účelem redukce inflačního rizika prostřednictvím valorizace průběžných penzijních plateb o výši inflace byla pro penzijní plány, u nichž to legislativa umožňuje, zavedena valorizace penzijních plateb nezávislá na inflaci.

TUZEMSKÉ PENZIJNÍ PLÁNY FINANCOVANÉ PROSTŘEDNICTVÍM EXTERNÍCH AKTIV PLÁNU

V případě penzijních plánů financovaných prostřednictvím externích aktiv plánu se jedná o plány definovaných příspěvků se zárukami. V případě plánů definovaných příspěvků jsou roční penzijní příspěvky v závislosti na příjmu a statusu buď přepočteny na základě anuitních faktorů na doživotní nárok na penzi (garantovaný nárok), nebo vyplaceny jednorázově či ve splátkách. Zaměstnanci mají částečně možnost přispívat konverzí části mzdy do svého penzijního plánu. Anuitní faktury zahrnují i garantovanou úrokovou sazbu. Při odchodu do penze jsou tyto roční penzijní nároky sečteny. Penzijní příspěvky se průběžně vkládají do fondu, který je spravován nezávisle na společnosti svěřenským správcem, a investovány na kapitálových trzích. Pokud jsou aktiva plánu vyšší než současná hodnota závazků vypočtená pomocí garantované úrokové sazby, jsou přebytky tezaurovány (nárok na přebytek).

Vzhledem k tomu, že fondy spravované svěřenským správcem splňují požadavky standardu IAS 19 pro klasifikaci jako aktiva plánu, provádí se kompenzace se závazky.

Hodnota aktiv penzijního fondu podléhá obecnému tržnímu riziku. Z tohoto důvodu je zaměření a provádění investiční strategie průběžně monitorováno orgány svěřenských fondů, v nichž jsou zastoupeny také dané společnosti. Tyto orgány např. určují zásady investiční strategie v rámci investičních směrnic s cílem omezit tržní riziko a jeho dopady na aktiva plánu. Navíc se v případě potřeby provádějí studie řízení aktiv a závazků, které zajišťují, aby investování probíhalo v souladu se zajišťovanými závazky. V současné době jsou aktiva penzijních plánů investována především do investičních fondů zaměřených na pevně úročené cenné papíry a akcie. V tomto smyslu hrozí především úrokové a akciové riziko. Za účelem snižování tržního rizika se navíc tvoří vyrovnávací rezerva, do níž se přidělují prostředky před rozdělením přebytku.

Současná hodnota závazku se vykazuje jako rozdíl mezi současnou hodnotou garantovaného závazku a aktivy plánu. Je-li hodnota aktiv plánu nižší než současná hodnota garantovaného závazku, musí být v tomto rozsahu vytvořena rezerva. Současná hodnota garantovaného závazku stoupá s klesající úrokovou sazbou a podléhá tak úrokovému riziku.

V případě doživotně vyplácených penzí nese koncern Volkswagen riziko dlouhověkosti. Toto riziko je zohledněno tím, že při výpočtu anuitních faktorů a současné hodnoty garantovaného závazku jsou použity generační úmrtnostní tabulky – „Richttafeln Heubeck 2018 G", v nichž je budoucí růst doby dožití již zohledněn. Dále probíhá monitorování rizik na roční bázi nezávislými aktuáři jako součást kontroly aktiv spravovaných ve svěřeneckých fondech.

Za účelem redukce inflačního rizika prostřednictvím valorizace průběžných penzijních plateb o výši inflace byla pro penzijní plány, u nichž to legislativa umožňuje, zavedena valorizace penzijních plateb nezávislá na inflaci.

Při výpočtu rezerv na penze byly použity následující pojistněmatematické předpoklady:

	NĚMECKO		ZAHRANIČÍ	
%	2024	2023	2024	2023
Diskontní sazba k 31.12.	3,39	3,29	4,95	4,61
Trend vývoje mezd	2,62	3,39	3,83	3,77
Trend vývoje penzí	1,99	2,19	2,69	2,63
Míra fluktuace zaměstnanců	1,30	1,20	4,25	4,46
Roční nárůst nákladů na zdravotní péči	–	–	5,10	5,46

V případě těchto údajů se jedná o průměrné hodnoty vážené podle současné hodnoty závazku z definovaných požitků.

Pro údaj o očekávané době dožití se ve všech státech používají nejaktuálnější úmrtnostní tabulky. Diskontní sazby se obecně určují na základě výnosů prvotřídních korporátních dluhopisů, jejichž splatnost a měna odpovídají příslušnému závazku. Pro ocenění závazků se v tuzemských koncernových společnostech používá Index iBoxx AA Corporate Bond. Pro zahraniční penzijní závazky se používají srovnatelné indexy.

Trendy vývoje mezd zahrnují očekávaná navýšení mezd a platů, která zohledňují také navýšení podmíněná kariérním postupem.

Trendy vývoje penzí buď odpovídají smluvně stanoveným valorizacím garantovaných penzí, nebo jsou založeny na pravidlech pro valorizaci penzí platných v jednotlivých státech.

Míry fluktuace zaměstnanců vycházejí z historických zkušeností a z očekávaného budoucího vývoje.

Níže uvedená tabulka zachycuje změny v čistém závazku z definovaných požitků, který je vykázán v rozvaze:

mil. €	2024	2023
Čistý závazek vykázaný v rozvaze k 01.01.	**29 546**	**27 483**
Náklady na běžné služby	1 379	1 270
Čisté úrokové náklady	967	1 007
Pojistněmatematické zisky (-)/ ztráty (+) – změny v demografických předpokladech	−20	5
Pojistněmatematické zisky (-)/ ztráty (+) – změny ve finančních předpokladech	−1 564	2 637
Pojistněmatematické zisky (-)/ ztráty (+) – změny na základě skutečnosti	−229	−86
Výnosy (+)/náklady (–) z aktiv plánu nezahrnuté v úrokových výnosech	266	619
Změna částky nevykázané jako aktivum vzhledem k omezení dle IAS 19	−61	−93
Příspěvky zaměstnavatele do aktiv plánu	1 238	925
Příspěvky zaměstnanců do aktiv plánu	−10	−22
Výplata penzí z aktiv podniku	1 102	1 062
Náklady na minulé služby (včetně krácení plánu)	58	8
Zisky (–) nebo ztráty (+) z vypořádání z plánu	−12	−22
Změny v konsolidačním celku	0	0
Ostatní změny	−47	−50
Kurzové rozdíly z plánů v zahraničí	−16	−27
Čistý závazek vykázaný v rozvaze k 31.12.	**27 404**	**29 546**

Změna v částce nevykázané jako aktivum vzhledem k omezení dle IAS 19 obsahuje úrokovou složku, jejíž část byla uznána ve finančním výsledku ve výkazu zisku a ztráty a další část byla uznána bez vlivu na výsledek přímo ve vlastním kapitálu.

Vývoj současné hodnoty penzijních závazků z definovaných požitků byl ovlivněn následujícími faktory:

mil. €	2024	2023
Současná hodnota závazků k 01.01.	**45 823**	**42 172**
Náklady na běžné služby	1 379	1 270
Odvíjení diskontu závazku	1 564	1 607
Pojistněmatematické zisky (-)/ ztráty (+) – změny v demografických předpokladech	–20	5
Pojistněmatematické zisky (-)/ ztráty (+) – změny ve finančních předpokladech	–1 564	2 637
Pojistněmatematické zisky (-)/ ztráty (+) – změny na základě skutečnosti	–229	–86
Příspěvky zaměstnanců do aktiv plánu	22	33
Výplata penzí z aktiv podniku	1 102	1 062
Výplata penzí z aktiv plánu	520	552
Náklady na minulé služby (včetně krácení plánu)	58	8
Zisky (–) nebo ztráty (+) z vypořádání z plánu	–12	–22
Změny v konsolidačním celku	0	0
Ostatní změny	–28	–164
Kurzové rozdíly z plánů v zahraničí	103	–22
Současná hodnota závazků k 31.12.	**45 473**	**45 823**

Pojistněmatematické zisky ze změn finančních předpokladů vyplývají zejména z předpokládaného poklesu trendu vývoje penzí z 2,2 % na 2,0 % u dotčených společností koncernu Volkswagen v Německu a ze změny diskontní sazby v Německu z 3,3 % na 3,4 %. Informace o dopadech kolektivní smlouvy ve společnosti Volkswagen AG lze nalézt v části „Významné události".

Změny v relevantních pojistněmatematických předpokladech by měly následující dopady na závazky z definovaných požitků:

		31.12.2024		31.12.2023	
Současná hodnota penzijního závazku za předpokladu		mil. €	Změna v %	mil. €	Změna v %
Diskontní sazba	o 0,5 procentního bodu vyšší	42 223	–7,15	42 434	–7,40
	o 0,5 procentního bodu nižší	49 223	8,25	49 704	8,47
Trend vývoje penzí	o 0,5 procentního bodu vyšší	47 279	3,97	47 744	4,19
	o 0,5 procentního bodu nižší	43 818	–3,64	44 066	–3,83
Trend vývoje mezd	o 0,5 procentního bodu vyšší	45 661	0,41	46 058	0,51
	o 0,5 procentního bodu nižší	45 301	–0,38	45 611	–0,46
Očekávaná doba dožití	o jeden rok delší	46 790	2,90	47 175	2,95

Prezentovaná analýza citlivosti zohledňuje změnu jednoho předpokladu, přičemž zbývající předpoklady zůstávají vůči původní kalkulaci nezměněny, což znamená, že eventuální korelační účinky mezi jednotlivými předpoklady zohledněny nejsou.

Za účelem analýzy citlivosti současné hodnoty penzijního závazku z definovaných požitků vůči změně v předpokládané době dožití byla ve srovnávacím výpočtu odhadovaná míra úmrtnosti snížena tak, že toto snížení by vedlo k prodloužení doby dožití o jeden rok.

Na základě současné hodnoty závazku vážená průměrná doba trvání (Macaulay Duration) penzijního závazku z definovaných požitků činí 16 let (2023: 16 let).

Současná hodnota penzijního závazku z definovaných požitků se dělí mezi účastníky plánu následovně:

mil. €	2024	2023
Aktivní účastníci s nároky na penzi	22 607	23 408
Účastníci s nepodmíněnými nároky, kteří již nejsou zaměstnanci společnosti	2 406	2 463
Penzisté	20 460	19 951
	45 473	**45 823**

V následující tabulce je uveden přehled splatnosti plateb penzijního závazku z plánů definovaných požitků v členění současné hodnoty závazku podle splatnosti příslušných plateb:

mil. €	2024	2023
Platby splatné v následujícím účetním období	1 700	1 626
Platby splatné od dvou do pěti let	7 220	6 901
Platby splatné za více než pět let	36 553	37 296
	45 473	**45 823**

Vývoj aktiv plánu je znázorněn v následující tabulce:

mil. €	2024	2023
Reálná hodnota aktiv plánu k 01.01.	**16 381**	**14 880**
Úrokové výnosy z aktiv plánu s využitím diskontní sazby	597	600
Výnosy (+)/náklady (–) z aktiv plánu nezahrnuté v úrokových výnosech	266	619
Příspěvky zaměstnavatele do aktiv plánu	1 238	925
Příspěvky zaměstnanců do aktiv plánu	12	10
Výplata penzí z aktiv plánu	520	552
Zisky (+) nebo ztráty (–) z vypořádání z plánu	–	–
Změny v konsolidačním celku	–	–
Ostatní změny	19	–113
Kurzové rozdíly z plánů v zahraničí	114	11
Reálná hodnota aktiv plánu k 31.12.	**18 108**	**16 381**

Výsledkem investování aktiv plánu za účelem pokrytí budoucích penzijních závazků byly výnosy ve výši 864 mil. € (2023: 1 219 mil. €).

V následujícím účetním období budou příspěvky zaměstnavatele do aktiv plánu činit předběžně 962 mil. € (2023: 973 mil. €).

Aktiva plánu jsou investována do následujících investičních kategorií:

	31.12.2024			31.12.2023		
mil. €	Ceny kótované na aktivních trzích	Ceny nekótované na aktivních trzích	Celkem	Ceny kótované na aktivních trzích	Ceny nekótované na aktivních trzích	Celkem
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	489	–	489	424	–	424
Kapitálové nástroje	339	–	339	324	–	324
Dluhové nástroje	426	4	430	531	4	536
Přímé investice do nemovitostí	–	233	233	–	224	224
Derivátové finanční nástroje	−55	−42	−97	420	−5	415
Akciové fondy	6 133	2	6 134	5 217	2	5 219
Dluhopisové fondy	7 056	82	7 139	6 362	87	6 449
Nemovitostní fondy	553	23	576	512	24	536
Ostatní fondy	1 254	256	1 509	1 200	216	1 416
Ostatní	198	1 157	1 355	217	621	839
	16 392	**1 716**	**18 108**	**15 208**	**1 173**	**16 381**

Za účelem snížení rizika financování spojeného s budoucími penzijními platbami převedla společnost Bentley aktiva plánu společnosti Rolls-Royce & Bentley Pension Funds Trustee Ltd. v účetním období v rámci odkupu na pojišťovnu mimo koncern a na oplátku získala produkt, který zaručuje převzetí téměř všech pojistněmatematických rizik. Uvedená transakce vysvětluje podstatné pohyby z derivátů a dluhových nástrojů do ostatních aktiv s cenami nekótovanými na aktivních trzích.

Aktiva plánu zahrnují investice do aktiv ve výši 14 mil. € (2023: 16 mil. €) a investice do dluhových nástrojů koncernu Volkswagen ve výši 4 mil. € (2023: 4 mil. €).

Ve výkazu zisku a ztráty byly vykázány následující částky:

mil. €	2024	2023
Náklady na běžné služby	1 379	1 270
Čistý úrok z čistého závazku z plánů definovaných požitků	967	1 007
Náklady na minulé služby (včetně krácení plánu)	58	8
Zisky (–) nebo ztráty (+) z vypořádání z plánu	−12	−22
Čisté náklady (+) a čisté výnosy (-) vykázané ve výkazu zisku a ztráty	**2 392**	**2 263**

Výše uvedené částky jsou obecně obsaženy v personálních nákladech podle funkční klasifikace. Čistý úrok z čistého závazku z definovaných požitků je vykázán v úrokových nákladech.

30. Dlouhodobé a krátkodobé ostatní rezervy

mil. €	Závazky z prodeje	Personální náklady[1]	Právní spory a právní rizika	Ostatní rezervy	Celkem[1]
Stav k 01.01.2023	**26 046**	**7 256**	**3 045**	**10 473**	**46 820**
Kurzové rozdíly	−230	−31	−4	−93	−358
Změny v konsolidačním celku	−112	−7	1	−234	−352
Čerpání	10 047	2 579	673	5 076	18 375
Tvorba	13 833	2 912	508	5 519	22 772
Reklasifikace	196	-	-	−196	-
Odvíjení diskontu/změna diskontního faktoru	134	214	−1	−55	292
Rozpuštění	2 056	251	387	1 552	4 245
Stav k 31.12.2023	**27 764**	**7 514**	**2 489**	**8 786**	**46 554**
z toho krátkodobé	13 549	3 243	1 155	6 095	24 042
z toho krátkodobé	14 214	4 271	1 335	2 691	22 511
Stav k 01.01.2024	**27 764**	**7 514**	**2 489**	**8 786**	**46 554**
Kurzové rozdíly	175	29	−62	79	221
Změny v konsolidačním celku	2	5	1	7	14
Čerpání	11 432	2 857	640	3 846	18 774
Tvorba	13 861	3 011	665	10 104	27 641
Odvíjení diskontu/změna diskontního faktoru	312	121	14	55	503
Rozpuštění	2 303	832	329	1 631	5 096
Stav k 31.12.2024	**28 378**	**6 994**	**2 138**	**13 554**	**51 064**
z toho krátkodobé	14 594	3 099	910	10 105	28 709
z toho krátkodobé	13 784	3 894	1 228	3 449	22 355

1 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8“).

V závazcích z prodeje jsou obsaženy rezervy, které zahrnují všechna rizika z prodeje vozů, náhradních dílů, originálních náhradních dílů, až po ekologickou likvidaci vozidel. Především jsou to rezervy na záruční opravy, které se určují na základě dosavadního, resp. odhadu budoucího škodního průběhu. Dále jsou zde obsaženy rezervy na slevy, bonusy a podobné nástroje, které na základě právních či faktických závazků vzniknou po rozvahovém dni, ale souvisejí s tržbami uskutečněnými před rozvahovým dnem.

Rezervy na personální náklady se tvoří, mimo jiné, na odměny při příležitosti pracovního výročí, na časová konta, předdůchodový model, odstupné a podobné závazky.

Rezervy na právní spory a právní rizika zahrnují kromě se zbývající části související s dieselovou tematikou také rezervy na velké množství právních sporů a úředních řízení, jejichž účastníky jsou společnosti koncernu Volkswagen, ať už v Německu či na mezinárodní úrovni v souvislosti s jejich operativními aktivitami. K takovým právním sporům a řízením může docházet zejména ve vztahu k dodavatelům, prodejcům, zákazníkům, zaměstnancům nebo investorům. Další komentář k právním rizikům je uveden v bodě „Právní spory“.

Ostatní rezervy se týkají široké škály identifikovatelných specifických rizik, cenových rizik a nejistých závazků, které jsou zohledněny ve výši pravděpodobného plnění. V závislosti na příslušné jurisdikci jsou zde obsaženy také rezervy na riziko nedodržení zákonných emisních limitů. Toto riziko bylo oceněno mimo jiné s přihlédnutím k příslušnému objemu prodejů a zákonným sankcím, resp. nákladům na pořízení emisních povolenek od jiných výrobců. Synergie jednotlivých značek koncernu Volkswagen se využívají dle možnosti formou společenství ve vztahu k emisním povolenkám. Ve srovnání s předchozím rokem je nárůst tvorby ostatních rezerv v účetním období 2024 připisován zejména restrukturalizačním opatřením v koncernu Volkswagen. Více informací viz „Významné události".

Ostatní rezervy zahrnují dále rezervy na pojišťovací činnost ve výši 1 133 mil. € (2023: 944 mil. €).

31. Obchodní závazky

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Obchodní závazky vůči		
třetími subjekty	28 965	30 157
nekonsolidovanými dceřinými podniky	171	210
společnými podniky	337	204
přidruženými podniky	294	322
ostatními podniky, s nimiž je podnik spojen účastí	5	8
	29 772	**30 901**

Obchodní závazky zahrnují částku 1 728 mil. € (2023: 993 mil. €), na kterou koncern Volkswagen uzavřel smlouvy o reverzním faktoringu. Z této částky obdrželi dodavatelé platby ve výši 1 196 mil. €. Obchodní závazky, které jsou součástí smluv, mají zpravidla splatnost 60 dnů od data vystavení faktury; srovnatelné obchodní závazky, které nejsou součástí smlouvy, mají převážně splatnost 30 až 45 dnů od data vystavení faktury.

Na základě uvedených smluv mohou dodavatelé postoupit své pohledávky za společnostmi koncernu Volkswagen se slevou komerčním bankám, které se programu účastní, a získat tak předčasně slevu z fakturované částky.

Společnosti koncernu Volkswagen uhradí fakturovanou částku bance k původně sjednanému datu splatnosti.

Ostatní komentář

32. IAS 23 (Výpůjční náklady)

Aktivované výpůjční náklady ve vykazovaném období činily 543 mil. € (2023: 507 mil. €) a týkaly se především aktivovaných nákladů na vývoj. Jako základ pro aktivaci byla v koncernu Volkswagen použita sazba nákladů cizího kapitálu v průměrné výši 3,8 % (2023: 3,4 %).

33. IFRS 16 (Leasingy)

1. Účtováni leasingu u nájemce

Koncern Volkswagen vystupuje v postavení nájemce zejména při nájmu kancelářského vybavení, nemovitostí a jiných výrobních prostředků. Leasingové smlouvy se vyjednávají individuálně a zahrnují velké množství smluvních podmínek. Aktiva z práva k užívání z leasingu jsou v položkách rozvahy obsažena v následujících hodnotách:

VYKAZOVÁNÍ A VÝVOJ AKTIV Z PRÁVA K UŽÍVÁNÍ Z LEASINGUOD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2024

mil. €	Práva k užívání pozemků, pozemkových práv a budov včetně budov na cizích pozemcích	Práva k užívání technických zařízení a strojů	Práva k užívání jiných zařízení a inventáře, nástrojů a provozního vybavení	Celkem
Pořizovací náklady				
Stav k 01.01.2024	**9 249**	**66**	**992**	**10 308**
Kurzové rozdíly	98	1	3	102
Změny v konsolidačním celku	83	1	3	87
Přírůstky	1 536	24	498	2 058
Převody	0	–	0	0
Úbytky	670	6	127	803
Stav k 31.12.2024	**10 296**	**87**	**1 370**	**11 753**
Odpisy a ztráty ze snížení hodnoty				
Stav k 01.01.2024	**3 538**	**37**	**411**	**3 986**
Kurzové rozdíly	36	1	2	39
Změny v konsolidačním celku	13	0	1	14
Přírůstky odpisů	1 131	10	248	1 389
Přírůstky ztrát ze snížení hodnoty	0	–	–	0
Převody	0	–	0	0
Úbytky	517	6	119	643
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	0	–	–	0
Stav k 31.12.2024	**4 200**	**42**	**543**	**4 785**
Čistá účetní hodnota k 31.12.2024	**6 096**	**45**	**827**	**6 967**

VYKAZOVÁNÍ A VÝVOJ AKTIV Z PRÁVA K UŽÍVÁNÍ Z LEASINGUOD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2023

mil. €	Práva k užívání pozemků, pozemkových práv a budov včetně budov na cizích pozemcích	Práva k užívání technických zařízení a strojů	Práva k užívání jiných zařízení a inventáře, nástrojů a provozního vybavení	Celkem
Pořizovací náklady				
Stav k 01.01.2023	**8 758**	**62**	**911**	**9 731**
Kurzové rozdíly	−94	−1	−5	−100
Změny v konsolidačním celku	−118	0	−10	−127
Přírůstky	1 285	10	276	1 571
Převody	−14	–	0	−14
Úbytky	569	5	180	754
Stav k 31.12.2023	**9 249**	**66**	**992**	**10 308**
Odpisy a ztráty ze snížení hodnoty				
Stav k 01.01.2023	**2 942**	**34**	**394**	**3 370**
Kurzové rozdíly	−34	−1	−3	−38
Změny v konsolidačním celku	−53	0	−4	−57
Přírůstky odpisů	1 048	7	196	1 251
Přírůstky ztrát ze snížení hodnoty	0	–	–	0
Převody	−1	–	0	−1
Úbytky	364	3	173	539
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	–	–	–	–
Stav k 31.12.2023	**3 538**	**37**	**411**	**3 986**
Čistá účetní hodnota k 31.12.2023	**5 711**	**29**	**581**	**6 322**

Z podnájmu aktiv z práva k užívání byly ve vykazovaném období realizovány výnosy ve výši 16 mil. € (2023: 16 mil. €).

Ocenění aktiv z práva k užívání z leasingu a s tím spojených závazků z leasingu je založeno na nejlepším odhadu uplatnění opcí na prodloužení a opcí na ukončení. Pokud dojde k podstatným změnám okolností nebo smlouvy, je tento odhad aktualizován.

Následující tabulky obsahují přehled přiřazení závazků z leasingu k položkám rozvahy a přehled smluvních splatností.

PŘIŘAZENÍ ZÁVAZKŮ Z LEASINGU K PŘÍSLUŠNÝM AKTIVŮM NEBO ZÁVAZKŮM

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Dlouhodobé finanční závazky	5 924	5 381
Krátkodobé finanční závazky	1 252	1 112
Účetní hodnota finančních závazků	**7 176**	**6 494**

ANALÝZA SPLATNOSTI NEDISKONTOVANÝCH ZÁVAZKŮ Z LEASINGU

	ZBÝVAJÍCÍ SMLUVNÍ SPLATNOST			
mil. €	do 1 roku	1 až 5 let	více než 5 let	Celkem
Závazky z leasingu k 31.12.2024	1 507	4 296	2 958	**8 760**
Závazky z leasingu k 31.12.2023	1 339	3 804	2 779	**7 921**

Úrokové náklady ze závazků z leasingu činily ve vykazovaném období 275 mil. € (2023: 233 mil. €).

V případě krátkodobých leasingů a leasingů aktiv nízké hodnoty se aktiva z práva k užívání neaktivují. Náklady z leasingů aktiv nízké hodnoty činily ve vykazovaném období 258 mil. € (2023: 294 mil. €). Tato částka nezahrnuje náklady na krátkodobé leasingy, které ve vykazovaném období činily 256 mil. € (2023: 262 mil. €). Variabilní leasingové náklady nezahrnuté do ocenění leasingových závazků činily ve vykazovaném období 28 mil. € (2023: 21 mil. €).

Celkový peněžní odtok na leasingy v postavení nájemce činil ve vykazovaném období 2 098 mil. € (2023: 1 986 mil. €).

V následující tabulce je uveden přehled potenciálních budoucích peněžních odtoků, které nebyly zahrnuty do ocenění závazků z leasingu:

mil. €	2024	2023
Potenciální peněžní odtoky na základě		
Variabilní leasingové platby	84	32
opcí na prodloužení	3 334	3 408
opcí na ukončení	25	23
závazků z dosud nezahájených leasingů (smluvní závazek)	178	323
	3 622	**3 788**

Neočekávají se významné peněžní odtoky na základě záruk zbytkové hodnoty.

2. Účtováni leasingu u pronajímatele

Koncern Volkswagen vystupuje v postavení pronajímatele jak v oblasti finančního leasingu, tak operativního leasingu. Předmětem těchto leasingů jsou především motorová vozidla a v malém rozsahu pozemky, budovy a zařízení pro provozovny prodejců.

Koncern Volkswagen ošetřuje riziko selhání u pohledávek z leasingu tvorbou opravných položek s požadavky IFRS 9. Koncern Volkswagen jako pronajímatel ošetřuje rizika z podkladových aktiv z leasingu mimo jiné tím, že zohledňuje přijaté záruky zbytkové hodnoty za části leasingového portfolia a prognózy zbytkových hodnot na základě interních a externích informací v rámci řízení zbytkové hodnoty. Prognózované zbytkové hodnoty jsou pravidelně kontrolovány.

2.1 Operativní leasingy

V rámci dlouhodobého operativního leasingu pronajatá aktiva činila ke konci vykazovaného období 73 815 mil. € (2023: 64 726 mil. €). Na investiční nemovitý majetek připadá 622 mil. € (2023: 632 mil. €), aktiva vykazovaná samostatně v rozvaze jako pronajatá aktiva činí 73 193 mil. € (2023: 64 094 mil. €). Pronajatá aktiva zahrnují především vozidla ve výši 73 054 mil. € (2023: 64 059 mil. €), pozemky, pozemková práva a budovy, včetně budov na pozemcích třetích stran, ve výši 83 mil. € (2023: 35 mil. €). Zbývající aktiva zahrnují technická zařízení a stroje, jiná zařízení a inventář, nástroje a provozní vybavení. Další údaje o vývoji investičního nemovitého majetku a pronajatých aktiv jsou uvedeny v bodě „Pronajatá aktiva a investiční nemovitý majetek".

Z očekávaných, nesplacených, nediskontovaných leasingových plateb v operativním leasingu se v příštích letech očekávají následující peněžní příjmy:

ZVEŘEJNĚNÍ K 31.12.2024

mil. €	2025	2026	2027	2028	2029	od roku 2030	Celkem
Leasingové platby	11 110	7 864	4 597	1 895	633	530	**26 628**

ZVEŘEJNĚNÍ K 31.12.2023

mil. €	2024	2025	2026	2027	2028	od roku 2029	Celkem
Leasingové platby	9 731	6 622	4 378	1 636	583	239	**23 189**

STRUKTURA VÝNOSŮ Z OPERATIVNÍHO LEASINGU

mil. €	2024	2023
Výnosy z leasingů	16 705	15 343
Výnosy týkající se variabilních leasingových plateb	1	0
Celkem	**16 705**	**15 343**

2.2 Finanční leasingy

Úrokové výnosy z čisté investice do leasingů činily ve vykazovaném období 4,0 mld. € (2023: 3,3 mld. €). Dále byly vykázány zisky z prodeje finančních leasingů ve výši 1,7 mld. € (2023: 1,6 mld. €).

Následující tabulka obsahuje sesouhlasení pohledávek z leasingových plateb s čistou finanční investicí do leasingu:

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Nediskontované leasingové platby	**73 142**	**65 979**
Nezaručená zbytková hodnota	3 783	3 499
Nerealizovaný úrokový výnos	−8 033	−6 667
Opravná položka k pohledávkám z leasingu	−1 414	−1 223
Čistá finanční investice	**67 478**	**61 588**

Z očekávaných, nesplacených, nediskontovaných leasingových plateb ve finančním leasingu se v příštích letech očekávají následující peněžní příjmy:

ZVEŘEJNĚNÍ K 31.12.2024

mil. €	2025	2026	2027	2028	2029	od roku 2030	Celkem
Leasingové platby	24 433	20 867	16 489	9 547	1 099	708	**73 142**

ZVEŘEJNĚNÍ K 31.12.2023

mil. €	2024	2025	2026	2027	2028	od roku 2029	Celkem
Leasingové platby	22 616	17 479	15 111	9 238	921	613	**65 979**

34. IFRS 7 (Finanční nástroje)

V následující tabulce jsou uvedeny účetní hodnoty finančních nástrojů dle kategorií oceňování:

ÚČETNÍ HODNOTA FINANČNÍCH NÁSTROJŮ DLE KATEGORIÍ OCEŇOVÁNÍ V SOULADU S IFRS 9

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Finanční aktiva v reálné hodnotě vykázané do zisku nebo ztráty	27 132	27 325
Finanční aktiva v reálné hodnotě vykázané v ostatním úplném výsledku (dluhové nástroje)	4 039	4 406
Finanční aktiva v reálné hodnotě vykázané v ostatním úplném výsledku (kapitálové nástroje)	2 416	910
Finanční aktiva v naběhlé hodnotě	185 234	183 469
Finanční závazky v reálné hodnotě vykázané do zisku nebo ztráty	2 721	2 935
Finanční závazky v naběhlé hodnotě	290 209	270 883

Třídy finančních nástrojů

Finanční nástroje jsou v koncernu Volkswagen rozděleny do následujících tříd:

- finanční nástroje v reálné hodnotě,
- finanční nástroje v naběhlé hodnotě,
- derivátové finanční nástroje v zajišťovacích vztazích,
- nezařazeny do oceňovací kategorie a
- úvěrové přísliby a finanční záruky (podrozvahové).

Sesouhlasení aktiv nebo závazků a tříd finančních nástrojů

Následující tabulka obsahuje sesouhlasení aktiv nebo závazků a tříd finančních nástrojů v členění podle účetních a reálných hodnot finančních nástrojů.

Reálná hodnota finančních nástrojů oceněných v naběhlé hodnotě, jakými jsou pohledávky a závazky, se určuje diskontováním s přihlédnutím k tržnímu úroku, který odpovídá riziku a splatnosti. Vzhledem k významnosti se reálná hodnota krátkodobých aktiv nebo závazků považuje za rovnou účetní hodnotě.

Pro sesouhlasení s účetními hodnotami jsou v tabulce ve sloupci „Nezařazeny do oceňovací kategorie" uvedeny skutečnosti, které nepředstavují finanční nástroje.

Rizikovými proměnnými určujícími reálnou hodnotu pohledávek jsou rizikově upravené úrokové sazby.

„Finanční nástroje v reálné hodnotě" zahrnují také podíly v osobních a kapitálových společnostech.

SESOUHLASENÍ AKTIV NEBO ZÁVAZKŮ A TŘÍD FINANČNÍCH NÁSTROJŮ K 31.12.2024

	OCENĚNÍ REÁLNOU HODNOTOU	OCENĚNÍ V NABĚHLÉ HODNOTĚ		DERIVÁTOVÉ FINANČNÍ NÁSTROJE V ZAJIŠŤOVACÍCH VZTAZÍCH	NEZAŘAZENY DO OCEŇOVACÍ KATEGORIE	POLOŽKA ROZVAHY K 31.12.2024
mil. €	Účetní hodnota	Účetní hodnota	Reálná hodnota	Účetní hodnota	Účetní hodnota	
Dlouhodobá aktiva						
Účasti oceněné ekvivalenční metodou	–	–	–	–	10 269	10 269
Ostatní účasti	2 460	–	–	–	3 271	5 731
Pohledávky z finančních služeb	33	55 188	56 567	–	45 866	101 087
Ostatní finanční aktiva	2 427	6 931	7 069	2 771	–	12 129
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	–	–	–	–	409	409
Krátkodobá aktiva						
Obchodní pohledávky	0	21 130	21 130	–	–	21 130
Pohledávky z finančních služeb	16	46 542	46 542	–	22 297	68 855
Ostatní finanční aktiva	1 687	14 775	14 775	2 187	–	18 649
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	–	10	10	–	2 029	2 038
Cenné papíry a termínované vklady	26 963	363	363	–	–	27 326
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	–	40 296	40 296	–	–	40 296
Dlouhodobé závazky						
Finanční závazky	–	131 137	131 680	–	5 924	137 061
Ostatní finanční závazky	1 561	2 405	2 390	2 583	–	6 548
Krátkodobé závazky						
Finanční závazky	–	115 768	115 768	–	1 252	117 020
Obchodní závazky	–	29 772	29 772	–	–	29 772
Ostatní finanční závazky	1 160	11 109	11 109	2 095	–	14 364
Splatné daně ze zisku (závazky)	–	18	18	–	705	724

SESOUHLASENÍ AKTIV NEBO ZÁVAZKŮ A TŘÍD FINANČNÍCH NÁSTROJŮ K 31.12.2023

	OCENĚNÍ REÁLNOU HODNOTOU	OCENĚNÍ V NABĚHLÉ HODNOTĚ		DERIVÁTOVÉ FINANČNÍ NÁSTROJE V ZAJIŠŤOVACÍCH VZTAZÍCH	NEZAŘAZENY DO OCEŇOVACÍ KATEGORIE	POLOŽKA ROZVAHY K 31.12.2023
mil. €	Účetní hodnota	Účetní hodnota	Reálná hodnota	Účetní hodnota	Účetní hodnota	
Dlouhodobá aktiva						
Účasti oceněné ekvivalenční metodou	–	–	–	–	12 239	12 239
Ostatní účasti	1 150	–	–	–	3 281	4 431
Pohledávky z finančních služeb	89	53 066	53 389	–	41 318	94 474
Ostatní finanční aktiva	3 007	5 847	5 923	2 903	–	11 757
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	–	–	–	–	437	437
Krátkodobá aktiva						
Obchodní pohledávky	0	21 849	21 849	–	0	21 849
Pohledávky z finančních služeb	19	45 335	45 335	–	21 028	66 381
Ostatní finanční aktiva	1 927	13 517	13 517	1 509	–	16 953
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	–	8	8	–	1 641	1 649
Cenné papíry a termínované vklady	26 450	322	322	–	–	26 772
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	–	43 449	43 449	–	–	43 449
Aktiva držená k prodeji	–	76	76	–	114	190
Dlouhodobé závazky						
Finanční závazky	–	116 941	116 782	–	5 381	122 323
Ostatní finanční závazky	1 641	2 287	2 269	3 040	–	6 968
Krátkodobé závazky						
Finanční závazky	–	109 363	109 363	–	1 112	110 476
Obchodní závazky	–	30 901	30 901	–	–	30 901
Ostatní finanční závazky	1 294	11 356	11 356	1 372	–	14 022
Splatné daně ze zisku (závazky)	–	18	18	–	537	556
Závazky související s aktivy drženými k prodeji	–	15	15	–	16	31

Kategorie „Nezařazeny do oceňovací kategorie“ zahrnuje zejména podíly v účastech oceněných ekvivalenční metodou, podíly v nekonsolidovaných přidružených podnicích a pohledávky z leasingu.

Účetní hodnota pohledávek z leasingu činila 68,2 mld. € (2023: 62,3 mld. €) a reálná hodnota činila 68,9 mld. € (2023: 62,2 mld. €).

Reálná hodnota se zjišťuje pomocí jednotných oceňovacích metod a parametrů. Oceňování finančních nástrojů úrovní 2 a 3 reálnou hodnotou provádí jednotlivé divize koncernu na základě centrálních směrnic. Použité oceňovací metody jsou popsány v bodě „Pravidla účtování a oceňování". V případě pohledávek úrovně 3 byla reálná hodnota určena s přihlédnutím k individuálním očekávaným ztrátám, které do značné míry vycházejí z předpokladů společnosti o bonitě smluvní strany. Zohledněné vstupy nejsou pozorovatelné na aktivním trhu.

Následující tabulky obsahují přehled finančních aktiv a závazků oceněných reálnou hodnotou v členění podle úrovní:

FINANČNÍ AKTIVA A ZÁVAZKY V REÁLNÉ HODNOTĚ PODLE ÚROVNÍ

mil. €	31.12.2024	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3
Dlouhodobá aktiva				
Ostatní účasti	2 460	1 795	0	665
Pohledávky z finančních služeb	33	–	–	33
Ostatní finanční aktiva	2 427	–	1 015	1 412
Krátkodobá aktiva				
Obchodní pohledávky	0	–	–	0
Pohledávky z finančních služeb	16	–	–	16
Ostatní finanční aktiva	1 687	–	1 207	480
Cenné papíry a termínované vklady	26 963	26 850	113	–
Dlouhodobé závazky				
Ostatní finanční závazky	1 561	–	920	640
Krátkodobé závazky				
Ostatní finanční závazky	1 160	–	823	337

mil. €	31.12.2023	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3
Dlouhodobá aktiva				
Ostatní účasti	1 150	697	0	452
Pohledávky z finančních služeb	89	–	–	89
Ostatní finanční aktiva	3 007	–	2 161	846
Krátkodobá aktiva				
Obchodní pohledávky	0	–	–	0
Pohledávky z finančních služeb	19	–	–	19
Ostatní finanční aktiva	1 927	–	1 599	328
Cenné papíry a termínované vklady	26 450	26 367	83	–
Dlouhodobé závazky				
Ostatní finanční závazky	1 641	–	1 443	198
Krátkodobé závazky				
Ostatní finanční závazky	1 294	–	1 255	39

REÁLNÁ HODNOTA FINANČNÍ AKTIV A ZÁVAZKŮ OCENĚNÝCH V NABĚHLÉ HODNOTĚ PODLE ÚROVNÍ

mil. €	31.12.2024	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3
Reálná hodnota finanční aktiv oceněných v naběhlé hodnotě				
Pohledávky z finančních služeb	103 109	–	–	103 109
Obchodní pohledávky	21 130	–	21 130	–
Ostatní finanční aktiva	21 841	2 679	5 327	13 835
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	10	–	10	–
Cenné papíry a termínované vklady	363	46	317	–
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	40 296	40 296	–	–
Reálná hodnota finanční aktiv oceněných v naběhlé hodnotě	**186 749**	**43 022**	**26 783**	**116 944**
Reálná hodnota finančních závazků oceněných v naběhlé hodnotě				
Obchodní závazky	29 772	–	29 772	–
Finanční závazky	247 447	60 038	185 574	1 835
Ostatní finanční závazky	13 499	846	12 464	189
Splatné daně ze zisku (závazky)	18	–	18	–
Reálná hodnota finančních závazků oceněných v naběhlé hodnotě	**290 736**	**60 884**	**227 828**	**2 024**

mil. €	31.12.2023	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3
Reálná hodnota finanční aktiv oceněných v naběhlé hodnotě				
Pohledávky z finančních služeb	98 723	–	–	98 723
Obchodní pohledávky	21 849	–	21 849	–
Ostatní finanční aktiva	19 439	1 143	5 897	12 399
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	8	–	8	–
Cenné papíry a termínované vklady	322	13	309	–
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	43 449	43 449	–	–
Aktiva držená k prodeji	76	–	76	–
Reálná hodnota finanční aktiv oceněných v naběhlé hodnotě	**183 867**	**44 605**	**28 139**	**111 122**
Reálná hodnota finančních závazků oceněných v naběhlé hodnotě				
Obchodní závazky	30 901	–	30 901	–
Finanční závazky	226 146	49 058	175 706	1 382
Ostatní finanční závazky	13 625	748	12 592	284
Splatné daně ze zisku (závazky)	18	–	18	–
Závazky související s aktivy drženými k prodeji	15	–	15	–
Reálná hodnota finančních závazků oceněných v naběhlé hodnotě	**270 705**	**49 806**	**219 233**	**1 666**

DERIVÁTOVÉ FINANČNÍ NÁSTROJE V ZAJIŠŤOVACÍCH VZTAZÍCH PODLE ÚROVNÍ

mil. €	31.12.2024	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3
Dlouhodobá aktiva				
Ostatní finanční aktiva	2 771	–	2 697	74
Krátkodobá aktiva				
Ostatní finanční aktiva	2 187	–	2 187	–
Dlouhodobé závazky				
Ostatní finanční závazky	2 583	–	2 431	152
Krátkodobé závazky				
Ostatní finanční závazky	2 095	–	2 095	–

mil. €	31.12.2023	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3
Dlouhodobá aktiva				
Ostatní finanční aktiva	2 903	–	2 903	–
Krátkodobá aktiva				
Ostatní finanční aktiva	1 509	–	1 509	–
Dlouhodobé závazky				
Ostatní finanční závazky	3 040	–	3 040	–
Krátkodobé závazky				
Ostatní finanční závazky	1 372	–	1 372	–

Zařazení do tří úrovní hierarchie reálných hodnot se řídí dostupností pozorovatelných tržních cen. V úrovni 1 jsou uvedeny reálné hodnoty finančních nástrojů, jejichž kótovaná cena je přímo dostupná na aktivním trhu. Sem patří například cenné papíry a ostatní účasti oceněné reálnou hodnotou, které jsou kótovány a obchodovány na veřejném trhu. Reálné hodnoty v úrovni 2, například u derivátů, se určují na základě tržních dat podle tržně orientovaných oceňovacích technik. V tomto případě se jako vstupy použijí zejména měnové kurzy, výnosové křivky a ceny komodit, které jsou pozorovatelné na jednotlivých trzích a lze je získat od agentur monitorujících ceny. Reálné hodnoty v úrovni 3 se kalkulují pomocí oceňovacích technik, které pracují se vstupními veličinami, které nejsou pozorovatelné na aktivním trhu. V koncernu Volkswagen do úrovně 3 patří dlouhodobé komoditní swapy, pro jejichž ocenění se musí provést extrapolace kurzů na trhu. Extrapolace se provádí na základě pozorovatelných vstupů pro různé komodity, které lze získat prostřednictvím uvedených agentur. Dále jsou do úrovně 3 zařazeny opce na kapitálové nástroje, modely na zajištění zbytkové hodnoty, pohledávky z financování zákazníků, pohledávky z programů financování vozidel a ostatní účasti. Pro ocenění kapitálových nástrojů se přitom použijí zejména příslušné obchodní plány a individuální diskontní sazby. Významnými vstupy pro určení reálné hodnoty modelů pro zajištění zbytkové hodnoty jsou prognózy a odhady zůstatkových hodnot příslušných modelů ojetých vozů. K ocenění programů financování vozidel se používají zejména ceny příslušných vozidel.

Následující tabulka obsahuje přehled vývoje aktiv nebo závazků oceněných reálnou hodnotou na úrovni 3:

VÝVOJ AKTIV NEBO ZÁVAZKŮ OCENĚNÝCH REÁLNOU HODNOTOU NA ÚROVNI 3

mil. €	Finanční aktiva v reálné hodnotě	Finanční závazky v reálné hodnotě
Stav k 01.01.2024	**1 734**	**237**
Kurzové rozdíly	40	6
Změny v konsolidačním celku	2	-
Úplný výsledek celkem	−175	460
vykázaný ve výkazu zisku a ztráty	−165	460
vykázaný v ostatním úplném výsledku	−9	-
Přírůstky (Nákupy)	1 672	429
Realizace	−383	−53
Reklasifikace z úrovně 1	13	-
Reklasifikace do úrovně 2	−47	−27
Reklasifikace – zajišťovací účetnictví	−249	−76
Stav k 31.12.2024	**2 607**	**977**
Výsledky vykázané ve výkazu zisku a ztráty	**−165**	**−460**
Čisté ostatní provozní náklady/výnosy	−240	−454
z toho připadá na aktiva/závazky držené k rozvahovému dni	−319	−458
Finanční výsledek	75	−6
z toho připadá na aktiva/závazky držené k rozvahovému dni	18	−6

mil. €	Finanční aktiva v reálné hodnotě	Finanční závazky v reálné hodnotě
Stav k 01.01.2023	**3 181**	**102**
Kurzové rozdíly	−29	2
Změny v konsolidačním celku	−6	-
Úplný výsledek celkem	−748	141
vykázaný ve výkazu zisku a ztráty	−752	141
vykázaný v ostatním úplném výsledku	4	-
Přírůstky (Nákupy)	395	-
Realizace	−775	37
Reklasifikace do úrovně 1	-	-
Reklasifikace do úrovně 2	−283	−45
Stav k 31.12.2023	**1 734**	**237**
Výsledky vykázané ve výkazu zisku a ztráty	**−752**	**−117**
Ostatní provozní výsledek	−763	−129
z toho připadá na aktiva/závazky držené k rozvahovému dni	−773	−170
Finanční výsledek	11	12
z toho připadá na aktiva/závazky držené k rozvahovému dni	0	−12

ZMĚNY DERIVÁTOVÝCH FINANČNÍCH NÁSTROJŮ V ZAJIŠŤOVACÍCH VZTAZÍCH NA ZÁKLADĚ ÚROVNĚ 3

mil. €	Finanční aktiva v reálné hodnotě	Finanční závazky v reálné hodnotě
Stav k 01.01.2024	**-**	**-**
Kurzové rozdíly	-	-
Změny v konsolidačním celku	-	-
Úplný výsledek celkem	−98	119
vykázáno ve výkazu zisku a ztráty	0	2
vykázáno v ostatním úplném výsledku	−98	117
Reklasifikace – nikoli zajišťovací účetnictví	249	76
Reklasifikace do úrovně 2	−78	−44
Stav k 31.12.2024	**74**	**152**

Reklasifikace mezi úrovněmi hierarchie reálných hodnot se zohledňují k rozvahovému dni. Reklasifikace z úrovně 3 do úrovně 2 zahrnují komoditní termínované obchody, pro které vzhledem ke zbývající době do splatnosti jsou k dispozici pozorovatelné tržní ceny pro ocenění, takže se nemusí provádět extrapolace.

Pro reálnou hodnotu komoditních swapů je cena komodity významnou rizikovou proměnnou. Pomocí analýzy citlivosti se prezentuje účinek změn ceny komodit na výsledek po zdanění a na vlastní kapitál.

Jestliže by ceny komodit v případě komoditních forwardových transakcí zařazených do úrovně 3 byly k 31. prosinci 2024 o 10 % vyšší (nižší), byl by hospodářský výsledek po zdanění o – mil. € (2023: 217 mil. €) vyšší (nižší) a vlastní kapitál by byl o 240 mil. € (2023: – mil. €) vyšší (nižší).

Rizikovou proměnnou určující pro ocenění opcí na kapitálové nástroje držených společností je příslušná hodnota podniku. Pomocí analýzy citlivosti se prezentuje účinek změny proměnné rizika na hospodářský výsledek po zdanění.

Jestliže by uvažované hodnoty podniku byly k 31. prosinci 2024 o 10 % vyšší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 0,1 mil. € (2023: 2 mil. €) vyšší. Jestliže by uvažované hodnoty podniku byly k 31. prosinci 2024 o 10 % nižší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 0,1 mil. € (2023: 2 mil. €) nižší.

Rizika zbytkové hodnoty vyplývají z dohod s prodejci o zajištění, podle nichž v rámci závazků ke zpětnému odkupu z uzavřených leasingových smluv dopady na výsledek v důsledku tržního kolísání zbytkových hodnot částečně přebírá koncern Volkswagen.

V případě reálné hodnoty opcí z rizika souvisejícího se zbytkovou hodnotou jsou tržní ceny ojetých vozidel významnou rizikovou proměnnou. Pomocí analýzy citlivosti se kvantifikuje účinek změny cen ojetých vozidel na hospodářský výsledek po zdanění.

Jestliže by ceny ojetých vozidel pro vozidla zahrnutá do modelu zajištění zbytkové hodnoty byly k 31. prosinci 2024 o 10 % vyšší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 436 mil. € (2023: 491 mil. €) vyšší. Jestliže by ceny ojetých vozidel pro vozidla zahrnutá do modelu zajištění zbytkové hodnoty byly k 31. prosinci 2024 o 10 % nižší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 437 mil. € (2023: 522 mil. €) nižší.

Jestliže by rizikově upravené úrokové sazby pohledávek oceněných reálnou hodnotou byly k 31. prosinci 2024 o 100 bazických bodů vyšší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 15 mil. € (2023: 1 mil. €) nižší. Jestliže by rizikově upravené úrokové sazby byly k 31. prosinci 2024 o 100 bazických bodů nižší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 14 mil. € (2023: 3 mil. €) vyšší.

Jestliže by při programech financování vozidel byla odpovídající cena vozidla k 31. prosinci 2024 o 10 % vyšší, výsledek po zdanění by byl o 2 mil. € (2023: 10 mil. €) vyšší. Jestliže by při programech financování vozidel byla odpovídající cena vozidla k 31. prosinci 2024 o 10 % nižší, výsledek po zdanění by byl o 2 mil. € (2023: 10 mil. €) nižší.

Jestliže by výkonnost účastí oceněných reálnou hodnotou byla k 31. prosinci 2024 o 10 % vyšší, byl by vlastní kapitál o 38 mil. € (2023: 11 mil. €) a hospodářský výsledek po zdanění o 9 mil. € (2023: 12 mil. €) vyšší. Jestliže by výkonnost účastí oceněných reálnou hodnotou byla o 10 % nižší, byly by vlastní kapitál o 38 mil. € (2023: 11 mil. €) a hospodářský výsledek po zdanění o 9 mil. € (2023: 30 mil. €) nižší.

Započtení finančních aktiv a závazků

Následující tabulky obsahují údaje o účincích započtení v rozvaze a potenciální finanční dopady započtení v případě nástrojů, které jsou předmětem právně vymahatelné rámcové smlouvy o započtení nebo obdobné dohody.

				ČÁSTKY, KTERÉ SE V ROZVAZE NEKOMPENZUJÍ		
mil. €	Hrubá částka vykázaných finančních aktiv	Hrubá částka vykázaných finančních závazků, které se v rozvaze kompenzují	Čistá částka finančních aktiv vykázaných v rozvaze	Finanční nástroje	Přijaté kolaterály	Čistá částka k 31.12.2024
Derivátové finanční nástroje	7 312	−73	7 239	−3 515	−14	3 709
Pohledávky z finančních služeb	170 541	−600	169 942	–	−63	169 879
Obchodní pohledávky	21 190	−59	21 130	0	–	21 130
Cenné papíry a termínované vklady	27 326	–	27 326	–	–	27 326
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	40 296	–	40 296	–	–	40 296
Ostatní finanční aktiva	26 009	–	26 009	–	–	26 009

				ČÁSTKY, KTERÉ SE V ROZVAZE NEKOMPENZUJÍ		
mil. €	Hrubá částka vykázaných finančních aktiv	Hrubá částka vykázaných finančních závazků, které se v rozvaze kompenzují	Čistá částka finančních aktiv vykázaných v rozvaze	Finanční nástroje	Přijaté kolaterály	Čistá částka k 31.12.2023
Derivátové finanční nástroje	7 974	−56	7 918	−4 245	–	3 673
Pohledávky z finančních služeb	161 453	−598	160 855	–	−68	160 787
Obchodní pohledávky	21 889	−39	21 850	–	–	21 850
Cenné papíry a termínované vklady	26 772	–	26 772	–	–	26 772
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	43 449	–	43 449	–	–	43 449
Ostatní finanční aktiva	21 970	−20	21 951	0	–	21 951

Ostatní finanční aktiva zahrnují pohledávky z přefakturace daní ve výši 10 mil. € (2023: 8 mil. €).

mil. €	Hrubá částka vykázaných finančních závazků	Hrubá částka vykázaných finančních aktiv, které se v rozvaze kompenzují	Čistá částka finančních závazků vykázaná v rozvaze	ČÁSTKY, KTERÉ SE V ROZVAZE NEKOMPENZUJÍ		Čistá částka k 31.12.2024
				Finanční nástroje	Poskytnuté kolaterály	
Derivátové finanční nástroje	7 442	−58	7 383	−3 515	−20	3 848
Finanční závazky	254 080	–	254 080	–	−3 624	250 456
Obchodní závazky	29 831	−59	29 772	0	–	29 772
Ostatní finanční závazky	14 161	−614	13 547	–	–	13 547

mil. €	Hrubá částka vykázaných finančních závazků	Hrubá částka vykázaných finančních aktiv, které se v rozvaze kompenzují	Čistá částka finančních závazků vykázaná v rozvaze	ČÁSTKY, KTERÉ SE V ROZVAZE NEKOMPENZUJÍ		Čistá částka k 31.12.2023
				Finanční nástroje	Poskytnuté kolaterály	
Derivátové finanční nástroje	7 405	−76	7 329	−4 245	−24	3 059
Finanční závazky	232 798	–	232 798	–	−3 320	229 478
Obchodní závazky	30 941	−39	30 901	0	–	30 901
Ostatní finanční závazky	14 276	−598	13 679	–	–	13 679

Ve sloupci „Finanční nástroje“ se vykazují částky, které jsou předmětem rámcové smlouvy o započtení, avšak z důvodu nesplnění podmínek pro kompenzaci nebyly v rozvaze kompenzovány. Ve sloupci „Přijaté kolaterály“ a „Poskytnuté kolaterály“ jsou ve vztahu k celkovým aktivům a závazkům vykázány částky přijatých a poskytnutých hotovostních kolaterálů a kolaterálů ve formě finančních nástrojů, které nesplňují podmínky pro započtení v rozvaze.

Ostatní finanční závazky zahrnují závazky z přefakturace daní ve výši 18 mil. € (2023: 18 mil. €).

Transakce s cennými papíry zajištěnými aktivy (ABS)

Transakce ve výši 37,3 mld. € (2023: 34,3 mld. €) s cennými papíry zajištěnými finančními aktivy uskutečněné za účelem refinancování finančních služeb jsou zahrnuty v dluhopisech, dluhových cenných papírech a závazcích ze zápůjček. Odpovídající účetní hodnota pohledávek z financování zákazníků, prodejců a finančního leasingu činí 46,6 mld. € (2023: 42,4 mld. €). V rámci transakcí s cennými papíry zajištěnými aktivy byly poskytnuty kolaterály v celkové výši 76,5 mld. € (2023: 66,9 mld. €). Při tom jsou očekávané platby postupovány strukturovaným jednotkám a financovaná vozidla jsou předmětem zajišťovacích převodů. Tyto transakce s cennými papíry zajištěnými aktivy nevedly k odúčtování pohledávek z finančních služeb z rozvahy, protože rizika úplného nesplacení a či nesplacení ve splatnosti zůstávají v koncernu. Rozdíl mezi postoupenými pohledávkami a souvisejícími závazky vyplývá z odlišných podmínek a z podílu drženého koncernem Volkswagen na upsaných dluhových cenných papírech.

Podstatná část veřejných a soukromých transakcí s cennými papíry zajištěnými aktivy koncernu Volkswagen může být splacena předčasně (tzv. clean-up call), jestliže z původního objemu transakce zbývá méně než 10 %. Postoupené pohledávky již nelze dále postoupit ani použít jako kolaterál. Nároky majitelů dluhových cenných papírů jsou omezeny na postoupené pohledávky a přijaté platby z těchto pohledávek jsou určeny na splacení souvisejících závazků.

K 31. prosinci 2024 činila reálná hodnota postoupených a dále vykazovaných pohledávek 46,5 mld. € (2023: 41,3 mld. €). Reálná hodnota souvisejících závazků činila k rozvahovému dni 37,4 mld. € (2023: 34,0 mld. €).

Volkswagen Group Mobility je smluvně zavázána převést finanční prostředky za určitých podmínek konsolidovaným strukturovaným jednotkám. Vzhledem k tomu, pohledávky se na jednotku zvláštního určení převádějí formou tiché cese, může se stát, že ke snížení hodnoty pohledávky došlo již u původce, například když dlužník dané pohledávky provede vůči společnosti z koncernu Volkswagen účinný zápočet. Za nároky na dorovnání [snížené hodnoty pohledávky] musí být jednotce zvláštního určení poskytnut kolaterál, pokud například rating relevantní koncernové společnosti klesne na smluvně sjednanou referenční hodnotu.

Další komentář k výkazu zisku a ztráty podle IFRS 7 (Finanční nástroje)

Následující tabulka ukazuje čisté zisky nebo ztráty z finančních aktiv a finančních závazků dle oceňovaných kategorií. Významné skutečnosti jsou blíže vysvětleny:

ČISTÉ ZISKY NEBO ZTRÁTY Z FINANČNÍCH NÁSTROJŮ DLE KATEGORIÍ OCEŇOVÁNÍ V SOULADU S IFRS 9

mil. €	2024	2023
Finanční nástroje v reálné hodnotě vykázané do zisku nebo ztráty	602	−1 323
Finanční aktiva v naběhlé hodnotě	10 113	6 891
Finanční aktiva v reálné hodnotě vykázané v ostatním úplném výsledku (dluhové nástroje)	50	30
Finanční závazky v naběhlé hodnotě	−12 596	−9 186
	−1 831	**−3 588**

Čisté zisky nebo ztráty kategorie finanční nástroje v reálné hodnotě vykázané do zisku nebo ztráty obsahují především přecenění derivátů na reálnou hodnotu včetně úroků a kurzových zisků a ztrát.

Čisté zisky nebo ztráty kategorie finanční aktiva v reálné hodnotě vykázané v ostatním úplném výsledku (dluhové nástroje) zahrnují úrokové výnosy z cenných papírů s pevným výnosem.

Čisté zisky nebo ztráty z kategorie finanční aktiva a závazky v naběhlé hodnotě zahrnují především úrokové výnosy a úrokové náklady na základě metody efektivní úrokové míry v souladu se standardem IFRS 9, kurzové zisky nebo ztráty a tvorbu opravných položek. Úroky zahrnují také výnosové a nákladové úroky z úvěrových obchodů divize Finanční služby.

Následující tabulka obsahuje přehled celkových úrokových výnosů a celkových úrokových nákladů z finančních aktiv a závazků v naběhlé hodnotě odděleně od finančních aktiv v reálné hodnotě vykázané v ostatním úplném výsledku:

CELKOVÉ ÚROKOVÉ VÝNOSY A NÁKLADY FINANČNÍCH NÁSTROJŮ V REÁLNÉ HODNOTĚ VYKÁZANÉ DO ZISKU NEBO ZTRÁTY

mil. €	2024	2023
Finanční aktiva a závazky v naběhlé hodnotě		
Úrokové výnosy	14 267	11 737
Úrokové náklady	11 775	9 442
Finanční aktiva (dluhové nástroje) v reálné hodnotě vykázané v ostatním úplném výsledku		
Úrokové výnosy	43	28
Úrokové náklady	0	3

ZISKY A ZTRÁTY Z ODÚČTOVÁNÍ FINANČNÍCH AKTIV V NABĚHLÉ HODNOTĚ

mil. €	2024	2023
Zisky z odúčtování finančních aktiv oceněných naběhlou hodnotou	1 340	990
Ztráty z odúčtování finančních aktiv oceněných naběhlou hodnotou	−941	−1 390
	399	**−400**

Ve vykazovaném období bylo 5 mil. € (2023: 3 mil. €) vykázáno jako náklad a 32 mil. € (2023: 30 mil. €) jako výnosy z poplatků a provizí ze svěřenské správy a z finančních aktiv a závazků neoceňovaných reálnou hodnotou, které se nezohledňují metodou efektivní úrokové míry.

35. Výkaz o peněžních tocích

Peněžní toky jsou popsány ve výkazu peněžních toků, a sice v členění na peněžní přítoky a odtoky z provozní činnosti, z investiční činnosti a finanční činnosti, bez ohledu na klasifikaci v rozvaze.

Peněžní tok z provozní činnosti je odvozen nepřímou metodou z výsledku hospodaření před zdaněním. Výsledek hospodaření před zdaněním se očišťuje o nepeněžní náklady (zejména odpisy a ztráty ze snížení hodnoty) a výnosy. Ostatní nepeněžní náklady a výnosy vyplývají zejména z dopadu oceňování finančních nástrojů a ze změn reálné hodnoty zajišťovacích transakcí. Zohledněním změn v pracovním kapitálu, v němž se vykazuje také změna stavu pronajatých aktiv a změna stavu pohledávek z finančních služeb, se stanoví peněžní tok z provozní činnosti.

Investiční činnost zahrnuje kromě přírůstků pozemků, budov a zařízení a přírůstků účastí také přírůstky aktivovaných vývojových nákladů a změny v investicích do cenných papírů, termínovaných vkladů a zápůjček.

Ve finanční činnosti jsou zahrnuty kromě peněžních odtoků formou výplaty dividend a splacení (nekótovaných) dluhopisů také přítoky z navýšení kapitálu, emise dluhopisů a změny ostatních finančních závazků. Ohledně přítoků, resp. odtoků z emise/splacení hybridního kapitálu obsažených ve vkladech do vlastního kapitálu odkazujeme na bod „Vlastní kapitál".

Změny aktiv nebo závazků, které jsou prezentovány ve výkazu o peněžních tocích, nelze bezprostředně odvodit z rozvahy, protože účinky kurzových rozdílů nebo změn v konsolidačním celku představují nepeněžní transakce a jsou vyloučeny.

Peněžní přítoky z provozní činnosti ve vykazovaném období obsahují platby přijatých úroků ve výši 14 943 mil. € (2023: 12 567 mil. €) a zaplacené úroky ve výši 8 780 mil. € (2023: 7 011 mil. €). Peněžní tok z provozní činnosti dále zahrnuje platby dividend ve výši 2 614 mil. € (2023: 2 450 mil. €) od společných podniků a přidružených podniků snížené o srážkovou daň.

Akcionářům společnosti Volkswagen AG byly vyplaceny dividendy ve výši 4 524 mil. € (2023: 10 897 mil. €).

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Stav peněz a peněžních ekvivalentů dle rozvahy	40 296	43 449
Peněžní prostředky klasifikované jako držené k prodeji	–	73
Stav peněz a peněžních ekvivalentů dle výkazu o peněžních tocích	**40 296**	**43 522**

Termínované vklady se smluvní splatností delší než tři měsíce se neklasifikují jako peněžní ekvivalenty. Maximální riziko selhání odpovídá účetní hodnotě peněz.

Následující tabulka obsahuje přehled změn finančních závazků v členění na peněžní a nepeněžní transakce:

			NEPENĚŽNÍ TRANSAKCE				
mil. €	01.01.2024	Peněžní změny	Kurzové rozdíly	Změny v konsolidačním celku	Klasifikace jako držená k prodeji	Ostatní změny	31.12.2024
Dluhopisy	99 157	5 803	928	–	–	1 070	106 958
Nekótované dluhopisy	31 606	4 781	1 298	–	–	150	37 835
Ostatní výpůčky	95 556	9 240	−2 575	136	0	−245	102 112
Závazky z finančního leasingu[1]	6 494	−1 334	70	75	–	1 872	7 176
Konečný stav výpůjček	**232 813**	**18 490**	**−279**	**211**	**0**	**2 846**	**254 081**
Ostatní finanční aktiva a závazky	9	−427	34	–	–	82	−303
Finanční aktiva a závazky ve finanční činnosti	**232 822**	**18 063**	**−245**	**211**	**0**	**2 928**	**253 779**

1 Ostatní změny závazků z leasingu obsahují především nepeněžní přírůstky leasingových závazků.

			NEPENĚŽNÍ TRANSAKCE				
mil. €	01.01.2023	Peněžní změny	Kurzové rozdíly	Změny v konsolidačním celku	Klasifikace jako držená k prodeji	Ostatní změny	31.12.2023
Dluhopisy	93 119	5 158	−304	–	–	1 183	99 157
Nekótované dluhopisy	25 602	6 809	−945	–	–	141	31 606
Ostatní výpůčky	80 206	16 003	90	626	−112	−1 257	95 556
Závazky z finančního leasingu[1]	6 385	−1 190	−61	1	0	1 359	6 494
Konečný stav výpůjček	**205 312**	**26 780**	**−1 220**	**626**	**−112**	**1 427**	**232 813**
Ostatní finanční aktiva a závazky	−61	−36	−1	15	–	92	9
Finanční aktiva a závazky ve finanční činnosti	**205 250**	**26 744**	**−1 220**	**641**	**−112**	**1 519**	**232 822**

1 Ostatní změny závazků z leasingu obsahují především nepeněžní přírůstky leasingových závazků.

36. Řízení finančních rizik a finanční nástroje

1. Bezpečnostní směrnice a zásady řízení finančních rizik

Zásady a odpovědnosti ve vztahu k řízení a kontrole rizik, která mohou vyplývat z finančních nástrojů, stanoví představenstvo a monitoruje dozorčí rada. Na úrovni celokoncernové rizikové politiky jsou stanoveny směrnice, které vycházejí ze zákonných požadavků a minimálních požadavků řízení rizik v úvěrových institucích.

Za provozní řízení rizik a kontrolu rizik z finančních nástrojů odpovídá koncernový útvar Treasury a Investor Relations. Výbor představenstva koncernu pro řízení rizik (K-VAR) je pravidelně informován o aktuálních finančních rizicích. Kromě toho jsou představenstvo koncernu a dozorčí rada v pravidelných intervalech informovány o aktuální rizikové situaci. Dílčí konsolidační celky MAN Energy Solutions, Porsche AG, Porsche Holding Salzburg a TRATON GROUP a divize Finanční služby jsou částečně zahrnuty do provozního řízení rizika a kontroly rizik v oblasti finančních nástrojů koncernovým útvarem Treasury a mají také vlastní struktury řízení rizik.

Další informace jsou uvedeny v kapitole Rizika a příležitosti konsolidované výroční zprávy.

2. Úvěrové riziko a riziko selhání

Úvěrové riziko a riziko selhání v oblasti finančních aktiv spočívají v riziku selhání protistrany, tudíž maximálně ve výši nároků z vykázaných účetních hodnot vůči dané protistraně a neodvolatelných úvěrových příslibů. Maximální úvěrové riziko a riziko selhání je snižováno prostřednictvím držených kolaterálů a ostatních úvěrových posílení. Držené kolaterály existují převážně za finanční aktiva třídy „oceněná v naběhlé hodnotě". Při to se jedná především o kolaterály za pohledávky z finančních služeb a obchodní pohledávky. Jako kolaterály se používají jak vozidla a zajišťovací převody, tak ručení či zástavní práva k nemovitým věcem. Navíc se v rámci zajišťovacích vztahů využívají peněžní kolaterály.

V případě finančních aktiv zařazených do úrovně 3 a úrovně 4 s objektivními náznaky snížení hodnoty k rozvahovému dni bylo kolaterály dosaženo oslabení rizika ve výši 1,8 mld. € (2023: 1,3 mld. €). Za aktiva oceněná v reálné hodnotě vykázané do zisku nebo ztráty existují kolaterály ve výši 55 mil. € (2023: 6 mil. €).

V případě peněžních a kapitálových investic ve významném rozsahu a v případě derivátů jsou smluvními partnery národní a nadnárodní banky. Úvěrové riziko a riziko selhání jsou navíc omezována limitním systémem založeném především na kapitálové vybavenosti smluvních partnerů a na posouzení úvěrové kvality mezinárodními ratingovými agenturami. Dále existuje úvěrové riziko a riziko selhání v souvislosti s poskytnutými finančními zárukami. Maximální riziko selhání je dáno hodnotou záruky. Odpovídající částky jsou uvedeny v bodě Riziko likvidity.

Z důvodu celosvětového rozsahu podnikatelské činnosti a z toho vyplývající diverzifikace se v průběhu účetního období nevyskytly významné koncentrace rizik u individuálních smluvních partnerů nebo skupin smluvních partnerů. Koncentrace rizika je posuzována a monitorována jak na úrovni jednotlivých smluvních partnerů či skupin smluvních partnerů, tak na úrovni zemí, v kterých tyto partneři sídlí, a to na základě podílu příslušných rizikových pozic na všech pozicích úvěrového rizika a rizika selhání. Tento přístup se nevztahuje na pozice čínských společností s mírou účasti 50 % či menší.

Podíl expozice vůči úvěrovému riziku a riziku selhání připadající na Čínu činil na konci účetního období 2024 18,4 % ve srovnání s 17,5 % ke konci předchozího. Další koncentrace expozic vůči riziku se vyskytly ve Francii (12,9 %, 2023: 11,8 %), Spojených státech (12,7 %, 2023: 8,8 %) a Německu (11,9 %, 2023: 18,1 %). Kromě těchto zemí nedošlo k významným koncentracím expozice vůči úvěrovému riziku a riziku selhání v jednotlivých zemích.

Opravné položky

Koncern Volkswagen používá jednotně pro všechna svá finanční aktiva a ostatní rizikové expozice model očekávaných úvěrových ztrát (ECL) podle IFRS 9.

Model očekávaných úvěrových ztrát podle IFRS 9 zahrnuje jak opravné položky k finančním aktivům, u nichž neexistují objektivní náznaky snížení hodnoty, tak opravné položky k finančním aktivům se sníženou hodnotou. Pro výpočet opravných položek rozlišuje standard IFRS 9 mezi obecným přístupem a zjednodušeným přístupem.

Podle obecného přístupu se finanční aktiva zařazují do jedné ze tří úrovní plus dodatečné úrovně pro finanční aktiva, která jsou již při nabytí znehodnocena (úroveň 4). Úroveň 1 zahrnuje finanční aktiva, která jsou zaúčtována poprvé, nebo nevykazují signifikantní zvýšení pravděpodobnosti selhání. V této úrovni se kalkulují očekávané úvěrové ztráty za následujících 12 měsíců. Úroveň 2 zahrnuje finanční aktiva se signifikantně zvýšenou pravděpodobností selhání. Úroveň 3 zahrnuje finanční aktiva s objektivními náznaky selhání. V této úrovni se kalkulují očekávané úvěrové ztráty za celou dobu trvání. K finančním aktivům úrovně 4, která jsou již při nabytí znehodnocena, se při následném ocenění tvoří opravná položka na základě kumulovaných změn očekávaného selhání za celou dobu trvání. Finanční aktivum klasifikované jako při nabytí znehodnocené zůstává v této kategorii, dokud nedojde k odúčtování.

Zjednodušený přístup se v koncernu Volkswagen uplatňuje na obchodní pohledávky a smluvní aktiva podle IFRS 15. Totéž platí pro pohledávky z operativního nebo finančního leasingu vykazované v souladu se standardem IFRS 16. Při použití zjednodušeného přístupu se očekávané selhání kalkuluje jednotně za celou dobu trvání aktiva.

Následující tabulka obsahuje sesouhlasení opravných položek k různým finančním aktivům, resp. finančním zárukám a úvěrových příslibů:

ZMĚNY STAVU HRUBÝCH ÚČETNÍCH HODNOT FINANČNÍCH AKTIV OCENĚNÝCH V NABĚHLÉ HODNOTĚ

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Zjednodušený přístup	Úroveň 4	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2024	**146 691**	**13 839**	**2 388**	**23 703**	**351**	**186 972**
Kurzové rozdíly	−477	−104	−80	−50	−20	−731
Změny v konsolidačním celku	−302	−4	−7	57	-	−256
Změny	5 990	−836	−517	−1 210	56	3 482
Modifikace	4	0	−1	3	0	7
Převod na						
úroveň 1	3 113	−2 972	−141	-	-	0
úroveň 2	−8 045	8 111	−66	-	-	0
úroveň 3	−895	−495	1 387	-	-	−2
Čistá účetní hodnota k 31.12.2024	**146 080**	**17 540**	**2 962**	**22 502**	**387**	**189 472**

ZMĚNY STAVU OPRAVNÝCH POLOŽEK K FINANČNÍM AKTIVŮM OCENĚNÝM V NABĚHLÉ HODNOTĚ

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Zjednodušený přístup	Úroveň 4	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2024	**890**	**654**	**1 380**	**628**	**25**	**3 578**
Kurzové rozdíly	−19	−10	−49	−2	−8	−88
Změny v konsolidačním celku	−30	0	−3	4	-	−29
Nově vzniklá / nakoupená finanční aktiva (přírůstky)	1 337	-	-	321	52	1 709
Ostatní změny v rámci jedné úrovně	−290	−62	241	3	−9	−117
Převod na						
úroveň 1	28	−93	−20	-	-	−86
úroveň 2	−157	471	−24	-	-	290
úroveň 3	−107	−103	624	-	-	414
Finanční nástroje odúčtované v průběhu období (úbytky)	−329	−214	−314	−157	−10	−1 024
Čerpání	-	-	−373	−41	−6	−421
Změny modelů nebo parametrů rizika	−3	−12	7	7	1	0
Čistá účetní hodnota k 31.12.2024	**1 320**	**631**	**1 468**	**762**	**46**	**4 227**

ZMĚNY STAVU HRUBÝCH ÚČETNÍCH HODNOT FINANČNÍCH AKTIV OCENĚNÝCH V NABĚHLÉ HODNOTĚ

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Zjednodušený přístup	Úroveň 4	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2023	**137 947**	**12 423**	**2 063**	**20 746**	**368**	**173 548**
Kurzové rozdíly	−2 068	−41	18	−170	2	−2 258
Změny v konsolidačním celku	−354	–	–	184	–	−170
Změny	14 054	−613	−532	2 941	−19	15 831
Modifikace	5	1	0	–	0	6
Převod na						
úroveň 1	3 512	−3 450	−62	–	–	0
úroveň 2	−5 756	5 834	−78	–	–	0
úroveň 3	−664	−314	978	–	–	0
Klasifikace jako držená k prodeji	15	–	–	1	–	16
Čistá účetní hodnota k 31.12.2023	**146 691**	**13 839**	**2 388**	**23 703**	**351**	**186 972**

ZMĚNY STAVU OPRAVNÝCH POLOŽEK K FINANČNÍM AKTIVŮM OCENĚNÝM V NABĚHLÉ HODNOTĚ

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Zjednodušený přístup	Úroveň 4	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2023	**904**	**740**	**1 134**	**519**	**26**	**3 323**
Kurzové rozdíly	−15	−2	12	−1	2	−5
Změny v konsolidačním celku	0	–	–	22	–	22
Nově vzniklá / nakoupená finanční aktiva (přírůstky)	688	–	–	242	6	936
Ostatní změny v rámci jedné úrovně	−189	−174	153	8	11	−191
Převod na						
úroveň 1	34	−99	−19	–	–	−85
úroveň 2	−118	336	−36	–	–	183
úroveň 3	−225	−71	607	–	–	311
Finanční nástroje odúčtované v průběhu období (úbytky)	−217	−117	−160	−159	−11	−664
Čerpání	–	–	−315	−21	−12	−348
Změny modelů nebo parametrů rizika	28	41	4	18	4	96
Klasifikace jako držená k prodeji	–	–	–	0	–	0
Čistá účetní hodnota k 31.12.2023	**890**	**654**	**1 380**	**628**	**25**	**3 578**

ZMĚNY STAVU ÚVĚROVÝCH EXPOZIC VE VZTAHU K FINANČNÍM ZÁRUKÁM A ÚVĚROVÝM PŘÍSLIBŮM

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Úroveň 4	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2024	**10 185**	**2 683**	**174**	**92**	**13 134**
Kurzové rozdíly	3	46	1	0	50
Změny v konsolidačním celku	776	0	-	-	776
Změny	1 010	28	−17	13	1 034
Modifikace	-	-	-	-	-
Převod na					
úroveň 1	268	−236	−32	-	0
úroveň 2	−1 076	1 077	−2	-	0
úroveň 3	−13	−9	23	-	0
Čistá účetní hodnota k 31.12.2024	**11 153**	**3 590**	**147**	**105**	**14 994**

ZMĚNY STAVU OPRAVNÝCH POLOŽEK K FINANČNÍM ZÁRUKÁM A ÚVĚROVÝM PŘÍSLIBŮM

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Úroveň 4	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2024	**27**	**10**	**44**	**10**	**90**
Kurzové rozdíly	3	0	0	0	3
Změny v konsolidačním celku	3	0	-	-	3
Nově vzniklá / nakoupená finanční aktiva (přírůstky)	96	-	-	1	97
Ostatní změny v rámci jedné úrovně	3	3	−20	−1	−14
Převod na					
úroveň 1	7	−2	−6	-	0
úroveň 2	−4	4	−1	-	0
úroveň 3	−4	−2	7	-	2
Finanční nástroje odúčtované v průběhu období (úbytky)	−10	−4	−2	−1	−17
Čerpání	-	-	−3	-	−3
Změny modelů nebo parametrů rizika	-	-	0	-	0
Čistá účetní hodnota k 31.12.2024	**121**	**10**	**20**	**9**	**160**

ZMĚNY STAVU ÚVĚROVÝCH EXPOZIC VE VZTAHU K FINANČNÍM ZÁRUKÁM A ÚVĚROVÝM PŘÍSLIBŮM

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Úroveň 4	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2023	**9 960**	**3 529**	**318**	**222**	**14 029**
Kurzové rozdíly	0	20	0	0	20
Změny v konsolidačním celku	−178	-	-	-	−178
Změny	473	−928	−151	−130	−736
Modifikace	-	-	-	-	-
Převod na					
úroveň 1	36	−36	0	-	0
úroveň 2	−99	101	−1	-	0
úroveň 3	−5	−3	8	-	-
Čistá účetní hodnota k 31.12.2023	**10 185**	**2 683**	**174**	**92**	**13 134**

ZMĚNY STAVU OPRAVNÝCH POLOŽEK K FINANČNÍM ZÁRUKÁM A ÚVĚROVÝM PŘÍSLIBŮM

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Úroveň 4	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2023	**34**	**19**	**23**	**32**	**108**
Kurzové rozdíly	0	0	0	0	0
Změny v konsolidačním celku	0	-	-	-	0
Nově vzniklá / nakoupená finanční aktiva (přírůstky)	10	-	-	0	10
Ostatní změny v rámci jedné úrovně	−4	−8	18	−21	−15
Převod na					
úroveň 1	1	−1	-	-	0
úroveň 2	−1	1	-	-	0
úroveň 3	−3	0	6	-	3
Finanční nástroje odúčtované v průběhu období (úbytky)	−10	−1	0	−2	−14
Čerpání	-	-	−3	-	−3
Změny modelů nebo parametrů rizika	-	-	0	-	0
Čistá účetní hodnota k 31.12.2023	**27**	**10**	**44**	**10**	**90**

ZMĚNY STAVU HRUBÝCH ÚČETNÍCH HODNOT POHLEDÁVEK Z LEASINGU A SMLUVNÍCH AKTIV

	ZJEDNODUŠENÝ PŘÍSTUP	
mil. €	2024	2023
Účetní hodnota k 01.01.	**64 035**	**57 015**
Kurzové rozdíly	721	374
Změny v konsolidačním celku	−49	−232
Změny	5 679	6 869
Modifikace	6	8
Účetní hodnota k 31.12.	**70 392**	**64 035**

ZMĚNY STAVU OPRAVNÝCH POLOŽEK K POHLEDÁVKÁM Z LEASINGU A SMLUVNÍM AKTIVŮM

	ZJEDNODUŠENÝ PŘÍSTUP	
mil. €	2024	2023
Účetní hodnota k 01.01.	**1 341**	**1 713**
Kurzové rozdíly	−5	17
Změny v konsolidačním celku	−48	−162
Nově vzniklá / nakoupená finanční aktiva (přírůstky)	793	510
Ostatní změny	−97	−224
Finanční nástroje odúčtované v průběhu období (úbytky)	−310	−400
Čerpání	−61	−82
Změny modelů nebo parametrů rizika	−18	−32
Účetní hodnota k 31.12.	**1 594**	**1 341**

ZMĚNA STAVU HRUBÝCH ÚČETNÍCH HODNOT AKTIV OCEŇĚNÝCH REÁLNOU HODNOTOU

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Zjednodušený přístup	Úroveň 4	Bez opravné položky	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2024	**2 685**	**1 797**	**–**	**–**	**−56**	**28 228**	**32 654**
Kurzové rozdíly	28	–	–	–	–	96	123
Změny v konsolidačním celku	–	–	–	–	–	0	0
Změny	529	−917	–	–	–	1 208	820
Modifikace	–	–	–	–	–	–	–
Převod na							
úroveň 1	459	−459	–	–	–	–	–
úroveň 2	−79	79	–	–	–	–	–
úroveň 3	–	–	–	–	–	–	–
Čistá účetní hodnota k 31.12.2024	**3 622**	**500**	**–**	**–**	**−56**	**29 532**	**33 597**

ZMĚNA STAVU HRUBÝCH ÚČETNÍCH HODNOT AKTIV OCEŇĚNÝCH REÁLNOU HODNOTOU

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Zjednodušený přístup	Úroveň 4	Bez opravné položky	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2023	**1 470**	**2 768**	**–**	**–**	**–**	**28 456**	**32 694**
Kurzové rozdíly	−15	–	–	–	–	−43	−57
Změny v konsolidačním celku	–	–	–	–	–	–	–
Změny	1 230	−971	–	–	−56	−193	10
Modifikace	–	–	–	–	–	7	7
Převod na							
úroveň 1	–	–	–	–	–	–	–
úroveň 2	–	–	–	–	–	–	–
úroveň 3	–	–	–	–	–	–	–
Čistá účetní hodnota k 31.12.2023	**2 685**	**1 797**	**–**	**–**	**−56**	**28 228**	**32 654**

Opravná položka k aktivům oceněným reálnou hodnotou v úrovni 1 poklesla o 1 mil. € v účetním období roku 2024 (2023: nárůst o 6 mil. €) a v úrovni 2 poklesla o 1 mil. € (2023: nárůst o 2 mil. €), což vedlo ke konečnému

zůstatku 11 mil. € (2023: 12 mil. €). Z této částky připadají 9 mil. € na úroveň 1 (2023: 10 mil. €) a 2 mil. € na úroveň 2 (2023: 3 mil. €).

Smluvně neuhrazená částka v běžném roce odepsaných finančních aktiv, která jsou stále předmětem exekučního řízení, činí 238 mil. € (2023: 270 mil. €).

Modifikace

Ve vykazovaném období došlo k modifikacím smluv týkajících se finančních aktiv, které nevedly k odúčtování aktiva. Tyto modifikace souvisí především s vývojem úvěrového ratingu a vztahují se na finanční aktiva, k nimž byly opravné položky oceněny ve výši očekávané úvěrové ztráty za dobu trvání. Pro obchodní pohledávky a leasingové pohledávky se používá zjednodušený postup u modifikací ve vztahu k úvěrovému ratingu v případě, kdy jsou pohledávky více než 30 dnů po splatnosti. Před modifikací činila naběhlá hodnota 285 mil. € (2023: 315 mil. €). Ve vykazovaném období v důsledku modifikací smluv činily čisté výnosy (–)/čisté náklady (+) 0,4 mil. € (2023: –1 mil. €).

Hrubá účetní hodnota finančních aktiv, která byla od prvotního zaúčtování modifikována a současně reklasifikována z úrovně 2 nebo úrovně 3 do úrovně 1, činila k rozvahovému dni celkem 27 mil. € (2023: 81 mil. €). V důsledku toho došlo ke změně přístupu při výpočtu opravné položky k těmto finančním aktivům; z původně očekávané úvěrové ztráty za dobu trvání na dobu 12 měsíců.

Maximální úvěrové riziko

Následující tabulka obsahuje přehled o maximálním úvěrovém riziku, kterému je koncern Volkswagen vystaven na konci účetního období, v členění podle tříd, na které se uplatňuje model výpočtu znehodnocení:

MAXIMÁLNÍ ÚVĚROVÉ RIZIKO PODLE TŘÍD

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Finanční aktiva v reálné hodnotě	4 055	4 413
Finanční aktiva v naběhlé hodnotě	185 234	183 392
Finanční záruky a úvěrové přísliby	14 834	13 044
NEZAŘAZENY DO OCEŇOVACÍ KATEGORIE	68 797	62 346
Celkem	**272 921**	**263 196**

Ratingové stupně

Koncern Volkswagen provádí úvěrové hodnocení dlužníků u všech úvěrových a leasingových smluv. V rámci velkoobjemových transakcí se hodnocení provádí na základě scoringových systémů, v případě velkoodběratelů a pohledávek z financování prodejců se používají ratingové systémy. Pohledávky hodnocené jako kvalitní jsou obsaženy v rizikovém stupni 1. Pohledávky za klienty, jejichž rating není kvalitní, ale nejsou v selhání, jsou obsaženy v rizikovém stupni 2. Rizikový stupeň 3 zahrnuje všechny pohledávky v selhání.

Následující tabulka obsahuje přehled hrubých účetních hodnot finančních aktiv podle ratingových stupňů:

HRUBÁ ÚČETNÍ HODNOTA FINANČNÍCH AKTIV PODLE RATINGOVÝCH STUPŇŮ K 31. PROSINCI 2024

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Zjednodušený přístup	Úroveň 4
Riziko selhání ratingový stupeň 1 (pohledávky bez úvěrového rizika – standardní úvěry)	145 608	11 420	–	87 022	44
Riziko selhání ratingový stupeň 2 (pohledávky s úvěrovým rizikem – intenzivnější správa úvěrů)	4 094	6 620	–	3 872	74
Riziko selhání ratingový stupeň 3 (pohledávky v selhání – vypovězené a nesplácené úvěry)	–	–	2 962	1 999	214
Celkem	**149 702**	**18 040**	**2 962**	**92 894**	**331**

HRUBÁ ÚČETNÍ HODNOTA FINANČNÍCH AKTIV PODLE RATINGOVÝCH STUPŇŮ K 31. PROSINCI 2023

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Zjednodušený přístup	Úroveň 4
Riziko selhání ratingový stupeň 1 (pohledávky bez úvěrového rizika – standardní úvěry)	143 891	9 504	–	83 823	28
Riziko selhání ratingový stupeň 2 (pohledávky s úvěrovým rizikem – intenzivnější správa úvěrů)	5 485	6 132	–	2 610	54
Riziko selhání ratingový stupeň 3 (pohledávky v selhání – vypovězené a nesplácené úvěry)	–	–	2 388	1 304	214
Celkem	**149 376**	**15 637**	**2 388**	**87 737**	**295**

Následující tabulka obsahuje přehled expozic rizika selhání u finančních záruk a úvěrových příslibů:

RIZIKO SELHÁNÍ U FINANČNÍCH ZÁRUK A ÚVĚROVÝCH PŘÍSLIBŮ K 31. PROSINCI 2024

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Úroveň 4
Riziko selhání ratingový stupeň 1 (pohledávky bez úvěrového rizika – standardní úvěry)	11 101	3 186	–	65
Riziko selhání ratingový stupeň 2 (pohledávky s úvěrovým rizikem – intenzivnější správa úvěrů)	52	404	–	1
Riziko selhání ratingový stupeň 3 (pohledávky v selhání – vypovězené a nesplácené úvěry)	–	–	147	38
Celkem	**11 153**	**3 590**	**147**	**105**

RIZIKO SELHÁNÍ U FINANČNÍCH ZÁRUK A ÚVĚROVÝCH PŘÍSLIBŮ K 31. PROSINCI 2023

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Úroveň 4
Riziko selhání ratingový stupeň 1 (pohledávky bez úvěrového rizika – standardní úvěry)	10 040	2 579	–	14
Riziko selhání ratingový stupeň 2 (pohledávky s úvěrovým rizikem – intenzivnější správa úvěrů)	145	104	–	3
Riziko selhání ratingový stupeň 3 (pohledávky v selhání – vypovězené a nesplácené úvěry)	–	–	174	75
Celkem	**10 185**	**2 683**	**174**	**92**

Kolaterály přijaté za finanční aktiva ve vykazovaném účetním období byly uznány ve výši 257 mil. € (2023: 303 mil. €). V případě kolaterálů se jednalo především vozidla.

3. Riziko likvidity

Platební schopnost a likvidita koncernu Volkswagen jsou zajištěny pomocí rolujícího plánování likvidity, rezervou likvidity, potvrzených úvěrových linek a emisemi cenných papírů na mezinárodních peněžních a kapitálových trzích. Objem potvrzených bilaterálních a syndikovaných úvěrových linek k 31. prosinci 2024 činil 32,4 mld. € (2023: 31,3 mld. €), z toho bylo čerpáno 2,1 mld. € (2023: 0,4 mld. €).

Přeshraniční disponování lokálními peněžními prostředky je v určitých státech (například: Čína, Brazílie, Argentina, Jihoafrická republika a Indie) z pohledu koncernu možné jen při respektování platných omezení devizového styku. Navíc neexistují další významná omezení. Riziko likvidity v Argentině zůstává i nadále vysoké. Argentinské peso v roce 2024 oslabilo vůči euru o 21 %. Nelze vyloučit, že měna bude v účetním období 2025 dále oslabovat.

V rámci stávajícího programu reverzního faktoringu se Volkswagen dohodl s účastnícími se dodavateli na prodloužení platebních lhůt. Ukončením programu by se opět uplatnily původní platební lhůty, což by znamenalo dřívější splnění závazků. Vzniklé dopady na likviditu nepředstavují riziko likvidity, protože závazky podléhající smlouvám o reverzním faktoringu netvoří významnou část celkových závazků. Kromě toho má Volkswagen k dispozici dostatečné finanční nástroje k pokrytí krátkodobých potřeb likvidity na úvěrovém, peněžním nebo kapitálovém trhu. Pomocí programu reverzního faktoringu chce Volkswagen dlouhodobě podporovat dodavatele a stabilizovat dodavatelský řetězec, takže jeho včasné ukončení není plánováno.

V následujícím přehledu jsou uvedeny nediskontované smluvně sjednané peněžní odtoky z finančních nástrojů:

ANALÝZA SPLATNOSTI NEDISKONTOVANÝCH PENĚŽNÍCH ODTOKŮ Z FINANČNÍCH NÁSTROJŮ

	ZBÝVAJÍCÍ SMLUVNÍ SPLATNOST				ZBÝVAJÍCÍ SMLUVNÍ SPLATNOST			
mil. €	do 1 roku	1 až 5 let	více než 5 let	2024	do 1 roku	1 až 5 let	více než 5 let	2023
Finanční závazky	124 703	128 575	21 894	275 172	116 805	111 952	23 572	252 328
Obchodní závazky	29 772	–	–	29 772	30 890	11	1	30 901
Ostatní finanční závazky	11 141	2 299	47	13 487	11 374	2 135	107	13 616
Derivátové finanční nástroje	92 843	99 190	4 993	197 026	81 487	88 276	10 295	180 058
Závazky související s aktivy drženými k prodeji	–	–	–	–	18	0	–	19
	258 460	**230 065**	**26 933**	**515 458**	**240 575**	**202 373**	**33 974**	**476 922**

Peněžní odtoky ostatních finančních závazků zahrnují závazky z přefakturace daní ve výši 18 mil. € (2023: 18 mil. €).

Deriváty zahrnují jak peněžní odtoky z derivátových finančních nástrojů se zápornou reálnou hodnotou, tak peněžní odtoky z derivátů s kladnou reálnou hodnotou, pro něž bylo sjednáno vypořádání v hrubé výši. Peněžní odtoky také zohledňují deriváty z kompenzačních obchodů. Peněžním odtokům z derivátů, u kterých bylo dohodnuto vypořádání v hrubé výši, odpovídají peněžní přítoky, které v rámci této analýzy splatnosti vykázány nejsou. Při zohlednění peněžních přítoků by prezentované peněžní odtoky byly výrazně nižší. To platí zejména v případě, když byl zajišťovací vztah uzavřen prostřednictvím kompenzačního obchodu.

Peněžní odtoky ze závazků v oblasti úvěrů a závazků z neodvolatelných úvěrových příslibů jsou uvedeny v bodě „Ostatní finanční závazky“ v členění podle smluvních splatností.

Maximální možné čerpání finančních záruk k 31. prosinci 2024 činí 787 mil. € (2023: 910 mil. €). Finanční záruky se vždy posuzují jako splatné na požádání.

4. Tržní riziko

4.1 ZAJIŠŤOVACÍ POLITIKA A FINANČNÍ DERIVÁTY

Koncern Volkswagen je v rámci své podnikatelské činnosti vystaven měnovým, úrokovým, komoditním, akciovým a fondovým rizikům. Politikou koncernu je omezovat tato rizika uzavíráním zajišťovacích transakcí. Obecně se všechna nezbytná zajišťovací opatření provádí, resp. koordinují centrálně. Výjimku představují mimo jiné dílčí konsolidační celky MAN Energy Solutions, Porsche AG, Porsche Holding Salzburg, TRATON GROUP a divize Finanční služby, ale také jednotlivé regiony, např. Jižní Amerika a Čína.

Zveřejnění zisků a ztrát ze zajištění reálné hodnoty

V rámci zajištění reálné hodnoty se zajišťuje proti riziku změny hodnot aktiv nebo závazků. Zajišťovací nástroje i zajištěné položky jsou k datu účetní závěrky oceňovány reálnou hodnotou ve vztahu k zajišťovanému riziku, přičemž změny hodnoty se kompenzují v odpovídající položce výkazu zisku a ztráty.

V následující tabulce jsou uvedeny zisky a ztráty ze zajišťovacích vztahů (zajištění reálné hodnoty) podle druhu rizika:

ZVEŘEJNĚNÍ ZISKŮ A ZTRÁT ZE ZAJIŠTĚNÍ REÁLNÉ HODNOTY

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Zajištění úrokového rizika		
Ostatní finanční výsledek	−5	−10
Ostatní provozní výsledek	−20	−48
Zajištění měnového rizika		
Ostatní finanční výsledek	-	-
Ostatní provozní výsledek	−75	−45
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik		
Ostatní finanční výsledek	-	-
Ostatní provozní výsledek	0	0

Zveřejnění zisků a ztrát ze zajištění peněžních toků

Zajištění peněžních toků se používá k zajištění proti riziku kolísání budoucích peněžních toků. Tyto peněžní toky mohou vyplývat z vykázaného aktiva nebo závazku nebo z vysoce pravděpodobné budoucí transakce. V následující tabulce jsou uvedeny zisky a ztráty ze zajišťovacích vztahů (zajištění peněžních toků) podle druhu rizika:

ZVEŘEJNĚNÍ ZISKŮ A ZTRÁT ZE ZAJIŠTĚNÍ PENĚŽNÍCH TOKŮ

mil. €	2024	2023
Zajištění úrokového rizika		
Zisky nebo ztráty ze změn reálné hodnoty zajišťovacích transakcí v rámci zajišťovacího účetnictví		
Vykázané ve vlastním kapitálu	−38	−278
Vykázané ve výkazu zisku a ztráty	−6	−4
Reklasifikace z oceňovacího rozdílu ze zajištění peněžních toků do výkazu zisku a ztráty		
Kvůli předčasnému ukončení zajišťovacích vztahu	-	-
Kvůli realizaci zajištěné položka	4	4
Zajištění měnového rizika		
Zisky nebo ztráty ze změn reálné hodnoty zajišťovacích transakcí v rámci zajišťovacího účetnictví		
Vykázané ve vlastním kapitálu	−200	467
Vykázané ve výkazu zisku a ztráty	3	2
Reklasifikace z oceňovacího rozdílu ze zajištění peněžních toků do výkazu zisku a ztráty nebo zásob		
Kvůli předčasnému ukončení zajišťovacích vztahu	−82	−91
Kvůli realizaci zajištěné položka	108	362
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik		
Zisky nebo ztráty ze změn reálné hodnoty zajišťovacích transakcí v rámci zajišťovacího účetnictví		
Vykázané ve vlastním kapitálu	58	72
Vykázané ve výkazu zisku a ztráty	0	-
Reklasifikace z oceňovacího rozdílu ze zajištění peněžních toků do výkazu zisku a ztráty		
Kvůli předčasnému ukončení zajišťovacích vztahu	-	-
Kvůli realizaci zajištěné položka	−37	−57
Zajištění komoditního rizika		
Zisky nebo ztráty ze změn reálné hodnoty zajišťovacích transakcí v rámci zajišťovacího účetnictví		
Vykázané ve vlastním kapitálu	−576	5
Vykázané ve výkazu zisku a ztráty	−17	-
Reklasifikace z oceňovacího rozdílu ze zajištění peněžních toků do výkazu zisku a ztráty nebo zásob		
Kvůli předčasnému ukončení zajišťovacích vztahu	11	-
Kvůli realizaci zajištěné položka	13	1

V tabulce jsou účinky ve vlastním kapitálu snížené o odložené daně.

Zisk nebo ztráta ze změn reálné hodnoty zajišťovacích nástrojů v rámci zajišťovacího účetnictví odpovídá základu pro zjištění neefektivností zajištění. Výnosy nebo náklady vyplývající ze změn reálných hodnot zajišťovacích nástrojů označené jako neefektivní část zajištění peněžních toků převyšují změny reálných hodnot zajištěných položek. Tyto neefektivnosti zajištění vznikají v důsledku rozdílů v parametrech mezi zajišťovacím nástrojem a zajištěnou položkou. Tyto výnosy a náklady se účtují do ostatních provozních výnosů/nákladů nebo do ostatního finančního výsledku.

K vykázání tržního rizika z primárních a derivátových finančních nástrojů se v koncernu Volkswagen používají dvě rozdílné metody v souladu s IFRS 7. Pro účely kvantitativní měření rizika se měří úrokové a měnové riziko ve Volkswagen Group Mobility pomocí hodnoty v riziku (Value-at-risk, VaR) na základě historické simulace, zatímco tržní riziko v ostatních společnostech koncernu se zjišťuje analýzou citlivosti. Výpočet hodnoty v riziku udává velikost potenciální ztráty z portfolia jako celku, která s pravděpodobností 99 % nebude v časovém horizontu 60 dnů překročena. Pro účely poskytnutí základu pro tento výpočet jsou všechny peněžní toky z primárních a derivátových finančních nástrojů agregovány do analýzy úrokové mezery. Historická tržní data použitá při výpočtu hodnoty v riziku pokrývají období čtyř let. V rámci analýzy citlivosti se pomocí variace rizikových proměnných v rámci příslušných tržních rizik zjišťuje účinek na vlastní kapitál a zisk nebo ztrátu.

Zveřejnění zajišťovacích nástrojů v rámci zajišťovacího účetnictví

Koncern Volkswagen za účelem zajištění změn hodnoty aktiv a závazků pravidelně používá zajišťovací nástroje. V následujícím přehledu jsou uvedeny nominální hodnoty, reálné hodnoty a proměnné pro stanovení neefektivnosti zajišťovacích nástrojů používaných k zajištění proti riziku změny hodnoty v rámci zajištění reálné hodnoty:

ZVEŘEJNĚNÍ ZAJIŠŤOVACÍCH NÁSTROJŮ V RÁMCI ZAJIŠTĚNÍ REÁLNÉ HODNOTY V ROCE 2024

mil. €	Nominální hodnota	Ostatní aktiva	Ostatní závazky	Změna reálné hodnoty za účelem stanovení neefektivnosti
Zajištění úrokového rizika				
Úrokové swapy	45 506	204	1 102	−1 071
Zajištění měnového rizika				
Měnové forwardové a opční kontrakty, měnové swapy	4 209	91	16	55
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Křížové měnové swapy	1 578	124	25	28

ZVEŘEJNĚNÍ ZAJIŠŤOVACÍCH NÁSTROJŮ V RÁMCI ZAJIŠTĚNÍ REÁLNÉ HODNOTY V ROCE 2023

mil. €	Nominální hodnota	Ostatní aktiva	Ostatní závazky	Změna reálné hodnoty za účelem stanovení neefektivnosti
Zajištění úrokového rizika				
Úrokové swapy	52 663	366	1 773	−1 693
Zajištění měnového rizika				
Měnové forwardové a opční kontrakty, měnové swapy	6 749	67	64	−31
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Křížové měnové swapy	773	9	67	−55

Dále se zajištění používá k zajištění proti riziku kolísání budoucích peněžních toků. V následujícím přehledu jsou uvedeny nominální hodnoty, reálné hodnoty a proměnné pro stanovení neefektivnosti zajišťovacích nástrojů používaných v rámci zajištění peněžních toků:

ZVEŘEJNĚNÍ ZAJIŠŤOVACÍCH NÁSTROJŮ V RÁMCI ZAJIŠTĚNÍ PENĚŽNÍCH TOKŮ V ROCE 2024

mil. €	Nominální hodnota	Ostatní aktiva	Ostatní závazky	Změna reálné hodnoty za účelem stanovení neefektivnosti
Zajištění úrokového rizika				
Úrokové swapy	20 502	131	89	36
Zajištění měnového rizika				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy	128 962	3 830	2 688	1 379
Devizové opce	8 321	126	104	35
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Křížové měnové swapy	1 549	152	0	35
Zajištění komoditního rizika				
Komoditní forwardy/swapy	9 156	300	656	−741

ZVEŘEJNĚNÍ ZAJIŠŤOVACÍCH NÁSTROJŮ V RÁMCI ZAJIŠTĚNÍ PENĚŽNÍCH TOKŮ V ROCE 2023

mil. €	Nominální hodnota	Ostatní aktiva	Ostatní závazky	Změna reálné hodnoty za účelem stanovení neefektivnosti
Zajištění úrokového rizika				
Úrokové swapy	17 331	165	62	27
Zajištění měnového rizika				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy	113 139	3 534	2 273	2 340
Devizové opce	14 231	208	152	31
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Křížové měnové swapy	1 273	49	15	26
Zajištění komoditního rizika				
Komoditní forwardy/swapy	431	15	6	9

Změna reálné hodnoty za účelem stanovení neefektivnosti odpovídá změně reálné hodnoty určené složky.

Zveřejnění zajištěných položek v rámci zajišťovacího účetnictví

Kromě zveřejnění zajišťovacích nástrojů je vyžadováno také zveřejnění zajištěných položek v členění podle rizikové kategorie a typu určení z hlediska zajišťovacího účetnictví. Níže je uveden seznam zajištěných položek v rámci zajištění reálné hodnoty, odděleně od těch, které jsou určeny pro zajištění peněžních toků:

ZVEŘEJNĚNÍ ZAJIŠTĚNÝCH POLOŽEK V RÁMCI ZAJIŠTĚNÍ REÁLNÉ HODNOTY V ROCE 2024

mil. €	Účetní hodnota	Kumulativní úpravy zajištění	Úpravy zajištění (běžné období/ účetní období)	Kumulativní úpravy zajištění z ukončených zajišťovacích vztahů
Zajištění úrokového rizika				
Pohledávky z finančních služeb	20 588	92	−202	–
Ostatní finanční aktiva	–	–	–	–
Finanční závazky	30 909	−654	888	–
Zajištění měnového rizika				
Pohledávky z finančních služeb	–	–	–	–
Ostatní finanční aktiva	1 335	0	3	–
Finanční závazky	461	−62	−50	–
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Pohledávky z finančních služeb	–	–	–	–
Ostatní finanční aktiva	34	−1	−6	–
Finanční závazky	1 248	113	−3	–

ZVEŘEJNĚNÍ ZAJIŠTĚNÝCH POLOŽEK V RÁMCI ZAJIŠTĚNÍ REÁLNÉ HODNOTY V ROCE 2023

mil. €	Účetní hodnota	Kumulativní úpravy zajištění	Úpravy zajištění (běžné období/ účetní období)	Kumulativní úpravy zajištění z ukončených zajišťovacích vztahů
Zajištění úrokového rizika				
Pohledávky z finančních služeb	18 196	293	225	–
Ostatní finanční aktiva	–	–	–	–
Finanční závazky	37 503	−1 527	1 065	–
Zajištění měnového rizika				
Pohledávky z finančních služeb	–	–	–	–
Ostatní finanční aktiva	1 169	2	2	–
Finanční závazky	856	−5	2	–
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Pohledávky z finančních služeb	–	–	–	–
Ostatní finanční aktiva	36	0	0	–
Finanční závazky	976	116	77	–

ZVEŘEJNĚNÍ ZAJIŠTĚNÝCH POLOŽEK V RÁMCI ZAJIŠTĚNÍ PENĚŽNÍCH TOKŮ V ROCE 2024

mil. €	Změna reálné hodnoty za účelem stanovení neefektivnosti	OCEŇOVACÍ ROZDÍL	
		z aktivního zajištění peněžních toků	z ukončeného zajištění peněžních toků
Zajištění úrokového rizika			
Označené složky	15	18	−8
Neoznačené složky	–	–	–
Odložené daně	–	−13	2
Úrokové riziko celkem	15	4	−6
Zajištění měnového rizika			
Označené složky	1 433	1 413	19
Neoznačené složky	–	−526	15
Odložené daně	–	−223	−10
Měnové riziko celkem	1 433	664	24
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik			
Označené složky	48	26	–
Neoznačené složky	–	–	–
Odložené daně	–	−9	–
Úrokové a měnové riziko celkem	48	17	–
Zajištění komoditního rizika			
Označené složky	−782	−723	−58
Neoznačené složky	–	–	–
Odložené daně	–	217	17
Komoditní riziko celkem	−782	−506	−40

ZVEŘEJNĚNÍ ZAJIŠTĚNÝCH POLOŽEK V RÁMCI ZAJIŠTĚNÍ PENĚŽNÍCH TOKŮ V ROCE 2023

mil. €	Změna reálné hodnoty za účelem stanovení neefektivnosti	OCEŇOVACÍ ROZDÍL	
		z aktivního zajištění peněžních toků	z ukončeného zajištění peněžních toků
Zajištění úrokového rizika			
Označené složky	25	30	1
Neoznačené složky	–	–	–
Odložené daně	–	1	0
Úrokové riziko celkem	25	31	1
Zajištění měnového rizika			
Označené složky	2 338	2 320	26
Neoznačené složky	–	−1 137	−24
Odložené daně	–	−324	−1
Měnové riziko celkem	2 338	859	2
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik			
Označené složky	26	−7	–
Neoznačené složky	–	–	–
Odložené daně	–	2	–
Úrokové a měnové riziko celkem	26	−5	–
Zajištění komoditního rizika			
Označené složky	10	9	–
Neoznačené složky	–	–	–
Odložené daně	–	−3	–
Komoditní riziko celkem	10	6	–

Vývoj fondu

Při účtování o zajištění peněžních toků se označené efektivní části zajištění vykazují bez vlivu na výsledek v tzv. OCI I přímo ve vlastním kapitálu. Všechny ostatní změny tržní hodnotu označené složky jsou vykázány jako neefektivnost do zisku nebo ztráty.

Následující tabulka obsahuje sesouhlasení fondu:

VÝVOJ OCEŇOVACÍCH ROZDÍLŮ ZE ZAJIŠTĚNÍ PENĚŽNÍCH TOKŮ (OCI I)

mil. €	Úrokové riziko	Měnové riziko	Úrokové riziko/ měnové riziko	Komoditní riziko	Celkem
Stav k 01.01.2024	**33**	**1 669**	**–5**	**6**	**1 703**
Zisky nebo ztráty z efektivních zajišťovacích vztahů	–38	117	58	–576	–439
Reklasifikace z důvodu změny očekávání ohledně realizace zajištěné položky	–	–67	–	11	–56
Reklasifikace z důvodu realizace zajišťovací položky	4	–689	–37	13	–709
Stav k 31.12.2024	**–2**	**1 030**	**17**	**–547**	**498**

VÝVOJ OCEŇOVACÍCH ROZDÍLŮ ZE ZAJIŠTĚNÍ PENĚŽNÍCH TOKŮ (OCI I)

mil. €	Úrokové riziko	Měnové riziko	Úrokové riziko/ měnové riziko	Komoditní riziko	Celkem
Stav k 01.01.2023	**307**	**1 397**	**–20**	**–**	**1 684**
Zisky nebo ztráty z efektivních zajišťovacích vztahů	–278	733	72	5	533
Reklasifikace z důvodu změny očekávání ohledně realizace zajištěné položky	–	–137	–	–	–137
Reklasifikace z důvodu realizace zajišťovací položky	4	–325	–57	1	–377
Stav k 31.12.2023	**33**	**1 669**	**–5**	**6**	**1 703**

Reklasifikace na základě změny očekávání ohledně realizace zajištěné položky se provádí předčasným ukončením zajišťovacího vztahu. Ke změnám očekávání dochází především v důsledku změn projekcí souvisejících se zajištěním nákupních transakcí.

Změny reálné hodnoty neoznačených složek derivátu se obecně účtují přímo do zisku nebo ztráty. Výjimkou z tohoto principu jsou změny reálné hodnoty v důsledku neoznačených časových hodnot opcí, pokud se vztahují k zajištěné položce. Kromě toho koncern Volkswagen vykazuje změny reálných hodnot neoznačených forwardových částí měnových forwardových a měnových zajišťovacích transakcí v rámci zajištění peněžních toků nejprve ve vlastním kapitálu (zajišťovací náklady). Koncern Volkswagen tedy přímo do zisku nebo ztráty vykazuje změny reálné hodnoty neoznačených složek, resp. jejich částí v případě, že jsou neefektivní.

Následující tabulky obsahují přehled změn v oceňovacím rozdílu ze zajištění, které vyplývají z neoznačených částí opcí a měnových zajišťovacích nástrojů:

VÝVOJ OCEŇOVACÍHO ROZDÍLU ZE ZAJIŠTĚNÍ – NEOZNAČENÉ ČASOVÉ HODNOTY OPCÍ

	MĚNOVÉ RIZIKO	
mil. €	2024	2023
Účetní hodnota k 01.01.	**–22**	**–87**
Zisky a ztráty z neoznačené časové hodnoty opcí		
Zajištěná položka spojená s časovým obdobím	–80	17
Reklasifikace z důvodu změny očekávání ohledně realizace zajištěné položky		
Zajištěná položka spojená s časovým obdobím	1	1
Reklasifikace z důvodu realizace zajištěné položky		
Zajištěná položka spojená s časovým obdobím	77	46
Účetní hodnota k 31.12.	**–24**	**–22**

VÝVOJ OCEŇOVACÍHO ROZDÍLU ZE ZAJIŠTĚNÍ – NEOZNAČENÁ FORWARDOVÁ ČÁST A CCBS (CROSS CURRENCY BASIS SPREAD)

	MĚNOVÉ RIZIKO	
mil. €	2024	2023
Účetní hodnota k 01.01.	**–785**	**–1 187**
Zisky a ztráty z neoznačených forwardových částí a CCBS		
Zajištěná položka spojená s časovým obdobím	–236	–283
Reklasifikace z důvodu změny očekávání ohledně realizace zajištěné položky		
Zajištěná položka spojená s časovým obdobím	–15	44
Reklasifikace z důvodu realizace zajišťovací položky		
Zajištěná položka spojená s časovým obdobím	719	641
Účetní hodnota k 31.12.	**–318**	**–785**

4.2 TRŽNÍ RIZIKO KONCERNU VOLKSWAGEN (BEZ VOLKSWAGEN GROUP MOBILITY)

4.2.1 MĚNOVÉ RIZIKO

Měnové riziko pro koncern Volkswagen (bez Volkswagen Group Mobility) vyplývá z investic, financování a provozní činnosti. K omezení měnového rizika se využívají měnové forwardy, měnové opce, měnové swapy a křížové měnové swapy. Tyto obchody se týkají zajištění směnného kurzu významných plateb v rámci podnikatelské činnosti, které nejsou uskutečněny ve funkční měně příslušné koncernové společnosti. V oblasti financování platí zásada měnového souladu.

V rámci řízení měnového rizika byly v průběhu roku 2024 uzavřeny zajišťovací obchody týkající se mimo jiné následujících měn: americký dolar, argentinské peso, australský dolar, brazilský real, britská libra, česká koruna, čínský renminbi, hongkongský dolar, indická rupie, japonský jen, jihoamerický rand, jihokorejský won, kanadský dolar, maďarský forint, mexické peso, norská koruna, polský zlotý, singapurský dolar, švédská koruna, švýcarský frank a tchajwanský dolar.

V rámci analýzy citlivosti ve smyslu IFRS 7 se jako relevantní rizikové proměnné zohledňují veškeré nefunkční měny, v nichž koncern Volkswagen vytváří finanční nástroje.

Pokud by příslušné funkční měny vůči ostatním měnám posílily či oslabily o 10 %, došlo by ve vztahu k následujícím měnovým relacím k následujícím účinkům na oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků ve vlastním kapitálu a na hospodářský výsledek po zdanění. Kumulace jednotlivých hodnot není účelná, protože výsledky jsou založeny na různých scénářích podle jednotlivých funkčních měn.

Následující tabulka uvádí citlivost významných měn v portfoliu k 31. prosinci 2024:

	31.12.2024		31.12.2023	
mil. €	+10 %	−10 %	+10 %	−10 %
Měnová relace				
EUR / GBP				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	1 868	−1 871	1 176	−1 182
Hospodářský výsledek po zdanění	−113	110	−93	87
EUR / CNY				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	689	−648	754	−644
Hospodářský výsledek po zdanění	−230	230	−542	542
EUR / SEK				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	221	−221	191	−190
Hospodářský výsledek po zdanění	−678	673	−234	234
EUR / CHF				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	810	−829	883	−909
Hospodářský výsledek po zdanění	10	−11	10	−10
EUR / USD				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	−33	55	408	−393
Hospodářský výsledek po zdanění	−430	401	−978	978
EUR / PLN				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	243	−243	187	−187
Hospodářský výsledek po zdanění	−38	38	−26	26
EUR / JPY				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	170	−168	190	−188
Hospodářský výsledek po zdanění	−49	49	−33	33
EUR / AUD				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	167	−167	169	−169
Hospodářský výsledek po zdanění	−27	27	−44	44
EUR / TWD				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	134	−134	155	−155
Hospodářský výsledek po zdanění	−21	21	−19	19
EUR / CAD				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	139	−139	205	−205
Hospodářský výsledek po zdanění	−12	12	−26	26
EUR / BRL				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	16	−16	54	−54
Hospodářský výsledek po zdanění	112	−112	−219	219
EUR / KRW				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	107	−106	184	−179
Hospodářský výsledek po zdanění	−20	19	−27	27
CAD / USD				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	−55	55	−91	91
Hospodářský výsledek po zdanění	54	−54	−11	11
EUR / CZK				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	−79	79	32	−32
Hospodářský výsledek po zdanění	−24	24	5	−5

4.2.2 ÚROKOVÉ RIZIKO

Úrokové riziko pro koncern Volkswagen (bez Volkswagen Group Mobility) vyplývá ze změn tržních úrokových sazeb zejména u střednědobých a dlouhodobých variabilně úročených pohledávek a závazků. K zajištění tohoto rizika se používají úrokové swapy a křížové měnové swapy, částečně jako zajištění reálné hodnoty nebo peněžních toků, a v závislosti na tržních podmínkách. Financování uvnitř koncernu se refinancuje převážně se shodnou splatností. Odchylky od koncernového standardu podléhají centrálně stanoveným limitům a jsou soustavně monitorovány.

Úroková rizika ve smyslu IFRS 7 se určují pomocí analýzy citlivosti. Dopady rizikových proměnných v podobě tržních úrokových sazeb na finanční výsledek a vlastní kapitál se prezentují po zdanění.

Pokud by úrokové sazby byly k 31. prosinci 2024 o 100 bps vyšší, byl by vlastní kapitál o 7 mil. € (2023: 21 mil. €) nižší. Pokud by úrokové sazby byly k 31. prosinci 2024 o 100 bps nižší, byl by vlastní kapitál o 3 mil. € (2023: 22 mil. €) vyšší.

Pokud by úrokové sazby byly k 31. prosinci 2024 o 100 bps vyšší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 294 mil. € (2023: 362 mil. €) nižší. Pokud by úrokové sazby byly k 31. prosinci 2024 o 100 bps nižší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 314 mil. € (2023 upraveno: 382 mil. €) vyšší.

4.2.3 KOMODITNÍ RIZIKO

Komoditní rizika pro koncern Volkswagen (bez Volkswagen Group Mobility) vyplývají především z cenových výkyvů a dostupnosti železných a neželezných kovů, vzácných kovů, komodit potřebných v souvislosti se strategií koncernu v oblasti digitalizace a elektrifikace, ale také emisních povolenek a kaučuku.

K omezení komoditních rizik se uzavírají jak komoditní forwardy, tak a swapy.

Takové zajišťovací transakce však nelze uzavírat pro všechny suroviny, např. vzhledem k nízké tržní likviditě nebo chybějící korelaci mezi zajištěnou položkou a zajišťovacím nástrojem. Rovněž byly na spotových trzích nakoupeny vybrané komodity, což vedlo ke zvýšení příslušných skladových zásob. Komoditní rizika ve smyslu IFRS 7 se určují prostřednictvím analýzy citlivosti. Tato analýza ukazuje, jaký efekt by měly změny rizikové proměnné komoditních cen na hospodářský výsledek po zdanění a na vlastní kapitál.

Jestliže by ceny komodit v případě zajištění neželezných kovů a kaučuku byly k 31. prosinci 2024 o 10 % vyšší (nižší), byl by hospodářský výsledek po zdanění o 26 mil. € (2023: 648 mil. €) vyšší (nižší).

Jestliže by ceny komodit v zajišťovacích transakcích, na které se vztahuje zajišťovací účetnictví, byly k 31. prosinci 2024 o 10 % vyšší (nižší), vlastní kapitál by byl o 450 mil. € vyšší (nižší) (2023: 27 mil. €).

4.2.4 AKCIOVÉ A DLUHOPISOVÉ RIZIKO

Speciální fondy, do nichž byla vložena přebytečná likvidita, a účasti oceněné reálnou hodnotou podléhají zejména akciovému a dluhopisovému riziku, které vyplývá z fluktuace burzovních kurzů, burzovních indexů a tržních úrokových sazeb. Změny cen dluhopisů vyplývající z kolísání tržních úrokových sazeb se, stejně jako v případě ocenění měnového a ostatních úrokových rizik, kvantifikují na základě speciálních fondů a účastí oceněných reálnou hodnotou v bodech 4.2.1 a 4.2.2. Všeobecně se rizika ze speciálních fondů eliminují tím, že investiční politiky fondů předepisují širokou diverzifikaci produktů, emitentů a regionálních trhů. Investiční politiky fondů dále definují pevné dolní limity, které mají být dodržovány pomocí adekvátních postupů řízení rizik. Kromě toho se při odpovídající tržní situaci provádí kurzová zajištění.

Standard IFRS 7 v rámci zveřejnění tržního rizika vyžaduje zveřejnění vlivu hypotetických změn rizikových proměnných na cenu finančních nástrojů. Jako rizikové proměnné zde připadají v úvahu zejména burzovní kurzy nebo indexy a změny úrokových sazeb jako parametru ceny dluhopisů.

Pokud by akciové kurzy byly k 31. prosinci 2024 o 10 % vyšší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 478 mil. € (2023: 290 mil. €) a vlastní kapitál o 134 mil. € (2023: 4 mil. €) vyšší. Pokud by akciové kurzy byly k 31. prosinci 2024 o 10 % nižší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 434 mil. € (2023: 270 mil. €) a vlastní kapitál o 134 mil. € (2023: 4 mil. €) nižší.

4.3 TRŽNÍ RIZIKO VE VOLKSWAGEN GROUP MOBILITY

Měnové riziko v případě Volkswagen Group Mobility vyplývá zejména z aktiv, která nejsou denominována ve funkční měně, a z refinancování v rámci provozní činnosti. Úrokové riziko vyplývá z refinancování s neshodnou splatností a z odlišné úrokové elasticity jednotlivých položek aktiv a závazků. Tato rizika se omezují uzavřením měnových, resp. úrokových zajišťovacích transakcí.

V rámci úrokových zajišťovacích transakcí se používají techniky mikro zajištění. Pevně úročená aktiva, resp. závazky zahrnuté do této zajišťovací strategie se vykazují místo původního následného ocenění (naběhlou hodnotou) v ocenění reálnou hodnotou. Výsledné dopady do výkazu zisku a ztráty jsou kompenzovány opačnými účinky úrokových zajišťovacích transakcí (swapů). K vyloučení měnových rizik se používají měnové zajišťovací kontrakty, které zahrnují měnové forwardy a křížové měnové swapy. Veškeré peněžní toky v cizí měně jsou zajištěny.

K 31. prosinci 2024 činila hodnota v riziku za úrokové riziko 958 mil. € (2023: 976 mil. €) a za měnové riziko 191 mil. € (2023: 133 mil. €).

Celková hodnota v riziku za úrokové a měnové riziko Volkswagen Group Mobility činila 981 mil. € (2023: 893 mil. €).

5. Metody monitorování efektivnosti zajištění

V koncernu Volkswagen se efektivnost zajištění určuje především prospektivně za použití metody CTM (Critical terms match method). Retrospektivní analýza efektivnosti zjišťuje neefektivnosti pomocí metody dollar offset. Při použití metody dollar offset se porovnávají změny hodnoty zajištěné položky vyjádřené v peněžních jednotkách se změnami hodnoty zajišťovacího nástroje vyjádřenými v peněžních jednotkách.

Za tímto účelem jsou porovnávány kumulované změny reálné hodnoty označené části zajišťovacího nástroje a zajištěné položky. Pokud se kritické termíny neshodují, postupuje se analogicky i pro neoznačenou část.

Nominální hodnota derivátových finančních nástrojů

Následující tabulka obsahuje přehled zbývajících dob do splatnosti nominálních hodnot zajišťovacích nástrojů, které jsou v koncernu Volkswagen účtovány podle pravidel zajišťovacího účetnictví, a derivátů, které nesplňují podmínky zajišťovacího účetnictví:

NOMINÁLNÍ HODNOTA DERIVÁTOVÝCH FINANČNÍCH NÁSTROJŮ V ROCE 2024

	ZBÝVAJÍCÍ DOBA DO SPLATNOSTI			NOMINÁLNÍ HODNOTA CELKEM
mil. €	do 1 roku	1 až 5 let	více než 5 let	31.12.2024
Nominální hodnota zajišťovacích nástrojů v rámci zajišťovacího účetnictví				
Zajištění úrokového rizika				
Úrokové swapy	14 498	45 796	5 714	66 008
Zajištění měnového rizika				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v CNY	5 378	10 103	–	15 481
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v GBP	15 919	17 015	–	32 933
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v USD	14 675	21 404	123	36 202
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v CHF	2 942	8 670	418	12 029
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy ostatní měny	19 767	16 682	76	36 526
Devizové opce				
Devizové opce v CHF	1 204	2 281	–	3 485
Devizové opce v ostatních měnách	2 835	2 001	–	4 836
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Křížové měnové swapy	2 272	854	–	3 127
Zajištění komoditního rizika				
Komoditní forwardy/swapy: hliník	1 366	1 901	–	3 267
Komoditní forwardy/swapy: měď	527	1 330	7	1 865
Komoditní forwardy/swapy: nikl	1 059	1 972	116	3 148
Komoditní forwardy/swapy: ostatní	706	170	–	876
Nominální hodnota ostatních derivátů				
Zajištění úrokového rizika				
Úrokové swapy	22 805	48 011	12 750	83 566
Zajištění měnového rizika				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v USD	12 288	6 097	1 054	19 439
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy ostatní měny	20 991	5 784	11	26 786
Devizové opce				
Devizové opce v USD	2 535	131	–	2 666
Devizové opce v ostatních měnách	73	107	–	180
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Křížové měnové swapy	4 023	9 131	2 570	15 724
Zajištění komoditního rizika				
Komoditní forwardy/swapy	386	161	112	659

NOMINÁLNÍ HODNOTA DERIVÁTOVÝCH FINANČNÍCH NÁSTROJŮ V ROCE 2023

	ZBÝVAJÍCÍ DOBA DO SPLATNOSTI			NOMINÁLNÍ HODNOTA CELKEM
mil. €	do 1 roku	1 až 5 let	více než 5 let	31.12.2023
Nominální hodnota zajišťovacích nástrojů v rámci zajišťovacího účetnictví				
Zajištění úrokového rizika				
Úrokové swapy	14 174	50 233	5 587	69 993
Zajištění měnového rizika				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v CNY	5 708	10 032	62	15 802
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v GBP	12 743	7 067	–	19 810
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v USD	12 383	21 008	1 000	34 391
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v CHF	2 790	8 726	60	11 576
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy ostatní měny	19 346	18 877	86	38 309
Devizové opce				
Devizové opce v USD	1 264	1 174	–	2 437
Devizové opce v CNY	4 733	1 906	–	6 639
Devizové opce v CHF	1 274	2 462	–	3 736
Devizové opce v ostatních měnách	583	836	–	1 419
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Křížové měnové swapy	1 174	872	–	2 046
Zajištění komoditního rizika				
Komoditní forwardy/swapy: hliník	146	87	–	234
Komoditní forwardy/swapy: měď	43	102	–	145
Komoditní forwardy/swapy: ostatní	44	8	–	52
Nominální hodnota ostatních derivátů				
Zajištění úrokového rizika				
Úrokové swapy	21 553	37 648	17 178	76 379
Zajištění měnového rizika				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v USD	10 370	8 605	218	19 193
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy ostatní měny	16 184	3 095	0	19 279
Devizové opce				
Devizové opce v CNY	5 529	–	–	5 529
Devizové opce v ostatních měnách	4 087	511	–	4 598
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Křížové měnové swapy	2 298	12 293	3 406	17 997
Zajištění komoditního rizika				
Komoditní forwardy/swapy: hliník	1 263	2 535	–	3 798
Komoditní forwardy/swapy: měď	489	1 257	–	1 746
Komoditní forwardy/swapy: nikl	1 021	2 564	218	3 803
Komoditní forwardy/swapy: ostatní	522	126	–	648

Deriváty uzavřené formou kompenzačních obchodů a samotné kompenzační obchody jsou v příslušné nominální hodnotě zohledněny. Kompenzační obchody ruší účinky původních zajišťovací transakcí. Bez zohlednění kompenzačních obchodů by příslušná nominální hodnota byla nižší. Vedle derivátů využívaných k zajištění měnového, úrokového a cenového rizika existovaly k rozvahovému dni opce a ostatní deriváty na kapitálové nástroje především v rámci investic fondů. Nominální hodnoty se zbývající dobou do splatnosti do jednoho roku činily 30,3 mld. € (2023: 19,9 mld. €). Nominální hodnoty se zbývající dobou do splatnosti převyšující jeden rok činily 3,1 mld. € (2023: 4,2 mld. €) a týkají se především opcí souvisejících s akvizicí společnosti Europcar.

Rovněž v rámci investic fondů existovala zajištění rizika selhání v nominální hodnotě 17,4 mld. € (2023: 32,2 mld. €).

Na základě snížení projekcí byly ukončeny existující zajišťovací vztahy k zajištění peněžních toků v nominální hodnotě 3,2 mld. € (2023: 5,2 mld. €). Dále byly zajišťovací vztahy ukončeny na základě interních pokynů ohledně řízení rizik.

Realizace zajištěných položek v rámci zajištění peněžních toků se očekává v pásmech splatnosti zajišťovacích nástrojů vykázaných v tabulce. V rámci zajištění peněžních toků dosáhl koncern Volkswagen při zajištění úrokového rizika průměrné úrokové sazby ve výši 3,33 %. Dále bylo v rámci zajištění měnového rizika dosaženo ve významných měnových párech následujících úrokových sazeb: EUR/USD 1,15; EUR/GBP 0,88; EUR/CNY 7,42.

Průměrné zajišťovací ceny použité při zajištění cen komodit činily 2 533,41 USD/t u hliníku,-8 520,09 USD/t u mědi a 19 263,03 USD/t u niklu.

Tržní hodnoty derivátů se určují pomocí tržních dat k rozvahovému dni a vhodných oceňovacích metod. Pro výpočet byly použity následující úrokové struktury:

hodnoty v %	EUR	CAD	CHF	CNY	CZK	GBP	JPY	PLN	SEK	USD
Šestiměsíční úrok	2,3838	3,0150	0,2100	1,5790	3,7917	4,5613	0,3925	5,9282	2,5768	4,2404
Roční úrok	2,1230	2,8730	0,0500	1,4523	3,6030	4,4566	0,5150	5,6410	2,4234	4,1588
Pětiletý úrok	2,0615	2,6900	0,1700	1,4150	3,6625	4,0488	0,7963	4,9970	2,5050	4,0075
Desetiletý úrok	2,2265	2,9190	0,3775	1,5350	3,8080	4,0712	1,0563	5,1550	2,7150	4,0299

37. Řízení kapitálu

Koncernové řízení kapitálu zajišťuje, že bude možné dosáhnout cílů a strategií v zájmu akcionářů, zaměstnanců a ostatních zainteresovaných stran. Vedení se zaměřuje zejména na dosažení požadovaného minimální výnosu investovaných aktiv na kapitálových trzích v divizi Automobily a na zvýšení rentability vlastního kapitálu v divizi Finanční služby. Snahou je dosáhnout maximálního možného růstu hodnoty koncernu a jeho částí ve prospěch všech zainteresovaných stran.

Za účelem maximálně efektivního využití zdrojů v divizi Automobily a měření úspěšnosti tohoto využití používáme rentabilitu vloženého kapitálu (ROI).

Rentabilita vloženého kapitálu udává úrokový výnos investovaných aktiv za určité období na základě provozního výsledku po zdanění. Investovaná aktiva představují aktiva používaná k provozní činnosti (pozemky, budovy a zařízení, nehmotná aktiva, pronajatá aktiva, zásoby a pohledávky) snížená o neúročené závazky (obchodní závazky a přijaté zálohy). Průměrná investovaná aktiva se určují srovnáním stavu aktiv na začátku a na konci vykazovaného období. Překročí-li rentabilita vloženého kapitálu tržní sazbu kapitálových nákladů, výsledkem je zhodnocení investovaných aktiv. V koncernu byla definována minimální výnosová míra ve výši 9,0 % pro investovaná aktiva, jež platí jak pro podniky, tak pro výrobky a produktové řady. Ve strategii společnosti je stanoven cíl, kterým je generovat udržitelnou rentabilitu vloženého kapitálu vyšší než 18,0 %. Rentabilita vloženého kapitálu tudíž slouží v rámci operativního a strategického řízení jako konzistentní cíl a používá se k měření dosahování cílů v divizi Automobily, jednotlivých podnicích, a v případě projektů a produktů. V divizi

Automobily bylo ve vykazovaném období dosaženo rentability vloženého kapitálu ve výši 9,7 %, která je nižší než minimální výnosová míra ve výši 9,0 %.

Vzhledem ke specifikům divize Finanční služby se řízení kapitálu zaměřuje na rentabilitu vlastního kapitálu, resp. specifickou cílovou veličinu, které vychází z investovaného vlastního kapitálu. Tento ukazatel se určuje jako podíl výsledku hospodaření před zdaněním a průměrné hodnoty vlastního kapitálu. Průměrná hodnota vlastního kapitálu se určuje srovnáním stavu na začátku a na konci vykazovaného období. Kromě toho si divize Finanční služby klade za cíl splnit požadavky bankovního dohledu na vlastní kapitál, zajistit vlastní kapitál na plánovaný růst v průběhu dalších účetních období a podpořit externí rating přiměřenou kapitálovou vybaveností. Za účelem splnění požadavků bankovního dohledu byly u společností Volkswagen Financial Services AG a Volkswagen Bank zavedeny plánovací postupy integrované do interního reportingu, které umožňují průběžně určovat nezbytný objem vlastního kapitálu na základě skutečného a očekávaného vývoje podnikání. Tímto způsobem bylo také ve vykazovaném období zajištěno nepřetržité plnění regulatorních minimálních kapitálových požadavků jak na úrovni koncernu, tak na úrovni jednotlivých společností, které podléhají specifickým požadavkům na vlastní kapitál.

Rentabilita vloženého kapitálu v divizi Automobily a dále rentabilita vlastního kapitálu a kapitálová přiměřenost v divizi Finanční služby jsou uvedeny v následující tabulce:

mil. €	2024	2023[2]
Divize Automobily[1]		
Provozní výsledek po zdanění	12 591	15 218
Investovaná aktiva (průměr)	129 618	123 887
Rentabilita vloženého kapitálu (ROI) v %	**9,7**	**12,3**
Divize Finanční služby		
Výsledek hospodaření před zdaněním	2 994	3 764
Průměrná hodnota vlastního kapitálu	44 307	42 972
Rentabilita vlastního kapitálu před zdaněním v %	**6,8**	**8,8**
Podíl vlastního na celkovém kapitálu v %	**14,4**	**14,8**

1 Včetně poměrného zahrnutí čínských společných podniků a alokace konsolidačních úprav mezi divizemi Automobily a Finanční služby; bez zohlednění dopadů alokace kupní ceny na výsledek a aktiva.
2 Údaje za předchozí účetní období byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8 uvedené v „Opravy údajů předchozího období v souladu s IAS 8").

38. Podmíněné závazky

mil. €	31.12.2024	31.12.2023
Závazky ze záruk	833	548
Závazky ze záručních smluv	63	65
Poskytnuté kolaterály za cizí závazky	8	8
Ostatní podmíněné závazky	9 424	9 771
	10 329	**10 392**

V případě závazků ze záruk se koncern zavazuje k poskytnutí určitých plateb, pokud držitel nesplní své povinnosti.

Ostatní podmíněné závazky se týkají zejména možných závazků z daňověprávních a celněprávních skutečností, dále z právních sporů a řízení ve vztahu k dodavatelům, prodejcům, zákazníkům, zaměstnancům a investorům. Podmíněné závazky v souvislosti s problematikou dieselových motorů činily celkem 4,0 mld. € (2023: 4,0 mld. €), přičemž 3,8 mld. € (2023: 3,8 mld. €) připadalo na žaloby investorů v Německu. Dále sem v určitém rozsahu spadají skupinové žaloby v souvislosti s problematikou dieselových motorů, trestní řízení/přestupky, pokud jsou ocenitelné. Část těchto řízení je stále v počátečním stadiu, takže žalobní nároky dosud částečně nebyly žalobci specifikovány a/nebo nelze dostatečně přesně zjistit počet žalobců, resp. výši uplatňovaných nároků. Tato řízení, pokud splnila definici podmíněného závazku, se vzhledem k tomu, že jejich ocenění nebylo možné, zpravidla nezveřejňovala.

Ostatní podmíněné závazky dále zahrnují 0,5 mld. € na případné závazky z rizik, která vyplývají z daňových řízení vedených brazilskou finanční správou proti společnosti Volkswagen Truck & Bus (dříve: MAN Latin America).

Americký Národní úřad pro bezpečnost silničního provozu NHTSA od roku 2016 vyhlásil další rozšíření svolávacích akcí pro různé modely různých výrobců, do nichž byly zabudovány určité airbagy vyrobené společností Takata. Dále byly vyžadovány svolávací akce místními úřady v určitých zemích. Tyto svolávací akce zahrnovaly také modely koncernu Volkswagen. Na tento účel byly vytvořeny příslušné rezervy. V současné době nelze vyloučit možnost dalšího rozšíření svolávacích akcí, které se mohou týkat také modelů koncernu Volkswagen. Další zveřejnění v souladu s IAS 37.86 ohledně této skutečnosti není možné uvést, neboť technická šetření a konzultace s úřady stále probíhají.

Podrobnější údaje týkající se odhadovaných finančních dopadů a údaje o nejistotách ohledně výše nebo splatnosti rezerv a podmíněných závazků v souvislosti s dalšími významnými právními spory nebudou v souladu s IAS 37.92 zveřejněny, aby tím nebyly negativně ovlivněny výsledky řízení a zájmy společnosti. Další informace viz oddíl „Právní spory".

39. Právní spory

Společnost Volkswagen AG a podniky, v nichž má přímý či nepřímý podíl, jsou účastníky mnoha vnitrostátních i mezinárodních právních sporů a správních řízení. K takovým právním sporům a řízením dochází mimo jiné v souvislosti s výrobky či službami, nebo ve vztahu k zaměstnancům, orgánům veřejné moci, obchodníkům, investorům, zákazníkům, dodavatelům nebo jiným smluvním stranám. Pro společnosti, které jsou účastníky sporů a řízení, z nich mohou vyplynout platební závazky, jakými jsou např. pokuty, či jiné závazky a následky. Zejména může dojít k povinnosti zaplatit značné náhrady újmy či sankční náhrady újmy a provést nákladná opatření. Konkrétně odhadnout objektivně hrozící následky často není možné vůbec či jen velmi omezeně.

Na celém světě probíhají různá řízení, v nichž zákazníci uplatňují ve vztahu k výrobkům údajné nároky individuálně či cestou skupinových žalob. Tyto nároky jsou zpravidla založeny na tvrzeních týkajících se vad na vozidlech, včetně dílů dodávaných subdodavateli koncernu Volkswagen.

Kromě toho mohou vyvstat rizika v souvislosti s dodržováním zákonných, resp. regulatorních požadavků. To platí zejména v případech, v nichž existuje prostor pro posouzení a může dojít k odlišnému výkladu ze strany koncernu Volkswagen a příslušných úřadů.

Společnosti koncernu Volkswagen v rámci své podnikatelské činnosti nepřetržitě komunikují s úřady, mezi jinými se Spolkovým úřadem pro motorová vozidla (*Kraftfahrt-Bundesamt,* KBA). Jak úřady v konkrétním případě posoudí určité skutkové a právní otázky, nelze s jistotou předpovědět. Z tohoto důvodu nelze definitivně vyloučit, že především určité vlastnosti vozidla a/nebo aspekty schválení typu mohou být posouzeny jako vadné nebo nepřípustné. Jedná se obecně o otázku úředního posouzení v konkrétním případě.

Srovnatelný problém vyplývá z napětí mezi rozdílnými vnitrostátními a mezinárodními zákonnými nebo regulačními požadavky týkajícími se povinností předávat informace nebo dokumenty na jedné straně a mandáty na ochranu soukromí podle vnitrostátního a mezinárodního práva na ochranu údajů na straně druhé. V těchto otázkách radí koncernu Volkswagen externí advokátní kanceláře, aby se i přes někdy nejasný stav právních předpisů co nejvíce zabránilo porušování předpisů.

Soudní spory mohou dále vyplynout z požadavků na rozsáhlejší opatření na ochranu klimatu nebo z údajně neúplných zveřejněných informací o dopadech změny klimatu. Reakce koncernu Volkswagen na toto riziko zahrnuje mimo jiné certifikaci dekarbonizačních cílů, které si sám stanovil, prostřednictvím nezávislých a mezinárodně uznávaných organizací a systematické sladění nefinančního výkaznictví s požadavky zákona a kapitálových trhů.

Rizika mohou také vyplývat z řízení o porušení práv duševního vlastnictví, včetně patentů, ochranných známek nebo jiných práv třetích subjektů, zejména v Německu před Jednotným patentovým soudem a v USA. V případě obvinění či rozhodnutí, že koncern Volkswagen porušil práva duševního vlastnictví třetích subjektů, může být koncernu např. uložena povinnost zaplatit náhradu újmy, změnit výrobní postupy, upravit výrobky, nebo se zdržet prodeje určitých výrobků, což může vést k omezení či přerušení výroby.

Dále mohou právní rizika vyplynout z protiprávního jednání jednotlivců, které však nemůže zcela vyloučit ani sebelepší systém řízení compliance.

V případech, kdy to bylo zvládnutelné a ekonomicky účelné, byla k pokrytí těchto rizik v přiměřeném rozsahu sjednána pojistná ochrana. Pro známá a ocenitelná rizika byly na základě tehdejšího stavu znalostí v nutném případě tvořeny přiměřené rezervy, resp. zveřejněny informace o podmíněných závazcích. Vzhledem k tomu, že některá rizika nelze ocenit vůbec či jen v omezeném rozsahu, nelze vyloučit vznik dokonce významných škod, které nebudou kryty pojištěním, resp. vytvořenými rezervami. To platí například pro odhady právních rizik v souvislosti s problematikou dieselových motorů.

Částky uváděné v rámci zveřejněných řízení označují, není-li výslovně uvedeno jinak, pouze příslušný hlavní nárok. K vedlejším nárokům, jakými jsou např. úroky a náklady řízení, se obecně nepřihlíží.

PROBLEMATIKA DIESELOVÝCH MOTORŮ

Dne 18. září 2015 informovala americká AGentura pro ochranu životního prostředí (Environmental Protection AGency, EPA) prostřednictvím oznámení o porušení předpisů („Notice of Violation") veřejnost o tom,

že při emisních testech, které byly provedeny u některých vozů s 2,0l dieselovými motory koncernu Volkswagen v USA, byly zjištěny nesrovnalosti při měření emisí oxidu dusíku (NO_x). Společnost Volkswagen AG v této souvislosti oznámila, že u dieselových motorů typu EA 189 byly zaznamenány nápadné rozdíly mezi údaji při testování, resp. v reálném provozu a že tento typ motoru byl celosvětově instalován do přibližně jedenácti milionů vozidel. Dne 2. listopadu 2015 vyhlásila EPA v další výzvě „Notice of Violation", že byly zjištěny nesrovnalosti také u softwaru nainstalovaného v amerických vozech s dieselovým motorem typu V6 se zdvihovým objemem 3,0 l.

Problematika dieselových motorů je založena na – podle právního názoru společnosti Volkswagen AG pouze podle práva USA nepřípustné – modifikaci součástí softwaru dotyčných řídících jednotek motoru pro dieselový agregát EA 189 vyvinutý v minulosti společností Volkswagen AG. Tato softwarová funkce byla vyvíjena a implementována od roku 2006 bez vědomí členů představenstva. Členové představenstva se o vývoji a implementaci této softwarové funkce nedozvěděli až do léta roku 2015.

Dále neexistují poznatky o tom, že osobám odpovědným za sestavení samostatné a konsolidované účetní závěrky za rok 2014 bylo v návaznosti na zveřejnění studie rady International Council on Clean Transportation v květnu 2014 oznámeno, že podle práva USA nepřípustné „odpojovací zařízení" je příčinou vysokých emisí NO_x v případě určitých amerických vozidel s dieselovým motorem typu EA 189 se zdvihovým objemem 2,0 l. Osoby odpovědné za sestavení samostatné a konsolidované účetní závěrky za rok 2014 naopak k datu sestavení samostatné a konsolidované účetní závěrky za rok 2014 očekávaly, že náklady na řešení této problematiky budou poměrně nízké. V průběhu léta roku 2015 bylo jednotlivým členům představenstva společnosti Volkswagen AG postupně zřejmé, že nesrovnalosti v USA byly způsobeny modifikací součástí řídící jednotky motoru, která byla identifikována jako podle práva USA nepřípustné „odpojovací zařízení". To vyústilo ve zveřejnění existence „odpojovacího zařízení" koncernem Volkswagen vůči EPA a California Air Resources Board (CARB) – útvaru Úřadu životního prostředí státu Kalifornie – dne 3. září 2015. Náklady pro koncern Volkswagen v důsledku výše uvedeného (náklady svolávacích akcí, náklady na modifikace a sankce) se podle tehdejších odhadů odpovědných osob, které se danou věcí zabývaly, pohybovaly na úrovni, která se svým rozsahem zásadně nelišila od dřívějších případů, které se dotýkaly jiných automobilových výrobců, a proto s ohledem na provozní činnost koncernu Volkswagen se zdály být celkově zvladatelné. Toto posouzení společnosti Volkswagen AG vycházelo mimo jiné z poradenství právní kanceláře v USA zabývající se otázkami registrace vozidel, podle něhož se v minulosti podobné případy podařilo vyřešit dohodou s americkými úřady. Teprve poté, co EPA 18. září 2015, k tehdejšímu překvapení představenstva společnosti, zveřejnila příslušné oznámení („Notice of Violation"), začala se celá situace jevit v naprosto odlišném světle.

Rovněž tehdejší členové představenstva AUDI AG prohlásili, že až do zveřejnění výzvy „Notice of Violation" agenturou EPA v listopadu 2015 jim nebylo nic známo o používání podle práva USA nepřípustného softwaru „odpojovacího zařízení" v motorech 3.0 l TDI typu V6.

V rámci koncernu Volkswagen odpovídá společnost Volkswagen AG za vývoj čtyřválcových vznětových motorů a společnost AUDI AG odpovídá za vývoj šestiválcových a osmiválcových vznětových motorů.

V důsledku problematiky dieselových motorů bylo v různých zemích zahájeno mnoho soudních a správních řízení. V mezidobí se koncernu Volkswagen podařilo dosáhnout významných pokroků a ukončit mnoho z těchto řízení. V USA uzavřela společnost Volkswagen AG a určité podniky ve skupině dohody o smíru s různými vládními úřady a soukromými žalobci, kteří byli zastoupeni Řídícím výborem (Plaintiffs' Steering Committee) v rámci kolektivního procesu (Multidistrict Litigation) v americkém státě Kalifornie. V případě těchto dohod se jedná mimo jiné o různé dohody o smíru (Partial Consent Decrees) a soudní dohodu Plea Agreement, jejímž prostřednictvím došlo k urovnání určitých civilněprávních nároků a trestněprávních požadavků podle federálního práva USA a podle práva jednotlivých států USA v souvislosti s problematikou dieselových motorů. Přestože koncern Volkswagen je pevně rozhodnut splnit závazky vyplývající z těchto dohod, nelze porušení těchto závazků zcela vyloučit. Případné porušení by mohlo podle ustanovení dohod vést k podstatným sankcím a případně dalším pokutám, trestněprávním sankcím a zdržovací povinnosti.

Koncern Volkswagen nabízí celosvětově prakticky pro všechna vozidla s dieselovými motory typu EA 189 po dohodě s příslušnými úřady technická opatření. Spolkový úřad pro motorová vozidla (KBA) pro všechny klastry

(skupiny vozidel) v rámci své působnosti konstatoval, že s prováděním technických opatření nejsou spojeny negativní změny ohledně spotřeby paliva, emisí CO_2, výkonu motoru, maximálního točivého momentu a hlukových emisí.

V návaznosti na šetření společnosti AUDI AG ohledně relevantních konceptů dieselových motorů, případných nesrovnalostí a potenciálu pro modernizaci přijal Spolkový úřad pro motorová vozidla (KBA) opatření navržená společnostíAUDI AG a nařídil jejich provedení v různých rozhodnutích o svolávacích akcích pro modely vozidel s motory V6 a V8 TDI. Společnost AUDI AG nadále předpokládá, že celkové náklady na od července 2017 probíhající program převážně softwarové modernizace včetně rozsahu ze svolávacích akcí jsou zvládnutelné a vytvořila odpovídající rezervy. V mezidobí společnost AUDI AG vyvinula další aktualizaci softwaru pro dotčené pohonné jednotky a po schválení úřadem KBA je již nainstalovala do velkého počtu vozidel dotčených zákazníků.

Možné dopady na finanční pozici a výkonnost koncernu Volkswagen mohou v souvislosti s problematikou dieselových motorů vzniknout zejména v následujících právních oblastech:

1. Trestní a správní řízení celosvětově (mimo USA/Kanadu)
V některých zemích byla zahájena trestní/přestupková řízení a/nebo správní řízení. Trestní řízení pro hlavní skutkové podstaty je vedeno státními zastupitelstvími v Braunschweigu a v Mnichově.

V září 2021 začal Zemský soud v Braunschweigu projednávat obžalobu několika současných nebo bývalých zaměstnanců společnosti Volkswagen AG kvůli obvinění z podvodu v souvislosti s problematikou dieselových motorů typu EA 189. V současné době není jasné, jak dlouho bude soudní řízení trvat. Řízení proti bývalému předsedovi představenstva společnosti Volkswagen AG bylo od výše uvedené věci odděleno a poté spojeno Zemským soudem v Braunschweigu do společného řízení s jiným řízením proti témuž bývalému předsedovi představenstva, které bylo původně předběžně zastaveno a týkalo se podezření z manipulace s trhem v souvislosti s nesplněním povinnosti zveřejnění informaci na kapitálovém trhu. Krátce po svém zahájení ve třetím čtvrtletí 2024 bylo hlavní řízení opět přerušeno. Nelze předvídat, kdy bude hlavní řízení obnoveno. Státní zastupitelství v Braunschweigu již nevede žádné vyšetřování týkající se společnosti Volkswagen AG v souvislosti s výše uvedeným řízením.

Zemský soud Mnichov II shledal v červnu roku 2020 přípustnou obžalobu státního zastupitelství Mnichov II proti bývalému předsedovi představenstva společnosti AUDI AG mimo jiné kvůli obvinění z podvodu v souvislosti s problematikou dieselových motorů typu 3.0 l a 4.2 l TDI a nařídil hlavní líčení. Hlavní líčení před Zemským soudem Mnichov II bylo ukončeno v červnu 2023 a bývalý předseda představenstva společnosti AUDI AG a další dva obžalovaní byli odsouzeni k trestům odnětí svobody, jejichž výkon byl v každém případě odložen. Mezi podmínky podmíněného propuštění patří zaplacení soudem stanovené částky. Rozsudek ještě není pravomocný. Všichni tři žalovaní podali odvolání. Státní zastupitelství rovněž podalo odvolání proti rozsudku v neprospěch jednoho z obžalovaných.

V srpnu 2020 vzneslo státní zastupitelství Mnichov II další obžalobu také proti třem bývalým členům představenstva AUDI AG, mimo jiné kvůli obvinění z podvodu v souvislosti s problematikou dieselových motorů 3.0 l a 4.2 l TDI. Zemský soud Mnichov II, který je k rozhodnutí o přípustnosti obžaloby příslušný, mezitím řízení proti jednomu ze tří obviněných bývalých členů představenstva společnosti AUDI AG definitivně zastavil, a to proti zaplacení soudem stanovené částky. O přípustnosti obžaloby proti dalším dvěma bývalým členům představenstva AUDI AG Zemský soud Mnichov II dosud nerozhodl.

Úřad KBA jako příslušný homologační orgán průběžně testuje kritické funkce modelů vozidel značek Audi, Volkswagen a Porsche. Považuje-li úřad KBA určité funkce za nepřípustné, jsou dotčená vozidla v rámci nařízeného opatření svolána, nebo je jejich typová shoda obnovena v rámci dobrovolné servisní akce.

V rozsudku z července a listopadu 2022 Evropský soudní dvůr rozhodl, že tzv. teplotní okno (tj. recirkulace výfukových plynů závislá na teplotě) funkční při venkovní teplotě mezi 15 °C a 33 °C představuje nepřípustné zařízení. V této souvislosti ESD zformuloval nové, nepsané kritérium, podle kterého je teplotní okno, ač slouží k prevenci náhlého a mimořádného poškození motoru, nepřípustné, pokud je aktivní „po většinu roku za skutečných jízdních podmínek převládajících na území Evropské unie“. Úřad KBA zahájil formální správní řízení

týkající se některých motorů první a druhé generace typu EA 896 používaných v určitých starších modelech, jakož i jednotlivých modelů vozidel s motory typu EA 189. V červenci a říjnu 2023 vydal KBA dvě rozhodnutí týkající se společnosti AUDI AG, v nichž uvádí, že původně integrovaná verze teplotního okna v některých dotčených vozidlech nesplňuje nové kritérium ESD pro dopravní technologie. AUDI AG podala proti oběma rozhodnutím odvolání, což znamená, že nejsou pravomocná. V prosinci 2023 vydal KBA odpovídající rozhodnutí týkající se společnosti Porsche AG, resp. společnosti Volkswagen AG v lednu 2024. Společnosti Porsche AG a Volkswagen AG se proti rozhodnutím odvolaly. Koncern Volkswagen již dříve zahájil zavádění aktualizací softwaru, aby přizpůsobil teplotní okno novému kritériu ESD týkajícímu se dopravy, a v této činnosti pokračuje.

Na konci února 2023 správní soud ve Šlesvicku v prvoinstančním rozsudku vyhověl žalobě organizace *Deutsche Umwelthilfe* (DUH) podané proti úřadu KBA a zrušil oznámení o schválení aktualizace softwaru pro některé starší modely vozu Golf Plus, pokud toto oznámení klasifikovalo funkci teplotního okna, korekce nadmořské výšky a tzv. taxi spínač jako přípustná deaktivační zařízení (odpojovací zařízení). Výšková korekce se týká systému recirkulace výfukových plynů závislého na nadmořské výšce. Taxi spínač modifikuje recirkulaci výfukových plynů, když vozidlo s běžícím motorem po určitou dobu stojí na místě. Volkswagen AG je v tomto řízení žalovaným. Koncem dubna 2023 podaly společnost Volkswagen AG a úřad KBA proti rozsudku správního soudu ve Šlesvicku odvolání. Rozhodnutí tedy není pravomocné. Organizace DUH podala dvě další žaloby u správního soudu ve Šlesvicku. První žaloba směřuje proti oznámením o schválení dalších vozidel značky Audi a Porsche vybavených motory typu EA 189 a vybranými motory V-TDI, zatímco druhá žaloba směřuje proti všem vozidlům koncernu se vznětovými motory podle emisní normy Euro 5 a Euro 6b/c. V prvním případě správní soud rozsudkem z ledna 2024 přenesl své původní rozhodnutí z února 2023 na další vozidla s motory typu EA 189 a zrušil pro tato vozidla oznámení o schválení KBA. Proti rozsudku bylo povoleno odvolání i revize k soudu nadřízenému soudu odvolacímu. Rozhodnutí tedy není pravomocné.

Navíc probíhají v souvislosti s problematikou dieselových motorů další správní řízení v dalších jurisdikcích. Společnosti koncernu Volkswagen spolupracují se státními úřady.

Další rizika mohou vyvstat v důsledku možných rozhodnutí Evropského soudního dvora ohledně výkladu předpisů EU o typovém schválení.

Zda trestní a správní řízení v konečném důsledku povedou k uložení pokut nebo jiným následkům pro společnost, je v současné době zatíženo riziky odhadu. Podle odhadů koncernu Volkswagen nepřesahuje ve většině těchto řízení pravděpodobnost uložení sankce 50 %. V těchto případech byly zveřejněny podmíněné závazky, pokud jsou ocenitelné a pravděpodobnost uložení sankce nebyla odhadnuta jako nižší než 10 %.

2. Soudní spory týkající se výrobků celosvětově (mimo USA/Kanadu)
Na dotčených trzích existuje obecně možnost civilněprávních žalob zákazníků, nebo uplatnění regresních nároků dovozci a prodejci proti společnosti Volkswagen AG a dalším společnostem koncernu Volkswagen. Kromě individuálních žalob existují v různých jurisdikcích rozdílné formy skupinových řízení, tzn. uplatnění individuálních nároků skupinovým žalobcem či zástupcem. Spotřebitelské a/nebo ekologické organizace mohou navíc na mnoha trzích podávat negatorní žaloby, určovací žaloby, nebo žaloby na náhradu újmy.

Skupinová řízení o žalobách zákazníků či spotřebitelských a ekologických organizací byla proti společnosti Volkswagen AG a jiným společnostem koncernu Volkswagen ve vykazovaném období vedena v různých zemích jako například v Anglii a Walesu, Belgii, Brazílii, Francii, Itálii, Jihoafrické republice, Německu a Nizozemsku. V těchto řízeních jsou mimo jiné uplatňovány nároky na náhradu újmy. Probíhala zejména následující řízení:

V Belgii byla v prosinci 2024 v rámci skupinové žaloby belgické spotřebitelské organizace *Test Aankoop VZW* uzavřena dohoda o úplném urovnání sporu. *Test Aankoop VZW* a Volkswagen AG se v ní zavázaly, že se neodvolají proti prvoinstančnímu rozsudku z července 2023 a že jej vykonají. Tímto rozsudkem bylo společnosti Volkswagen AG nařízeno zaplatit 5 % z kupní ceny nebo 5 % z rozdílu mezi kupní cenou a cenou při dalším prodeji, pokud spotřebitel zakoupil vozidlo s motorem EA 189 v období od 1. září 2014 do 22. září 2015, nenainstaloval aktualizaci softwaru a byl schopen předložit příslušné doklady jako důkaz.

V Brazílii byly vzneseny dvě spotřebitelské skupinové žaloby. V první skupinové žalobě, která se týká přibližně 17 tisíc vozidel Amarok, Nejvyšší soud v srpnu 2022 částečně zamítl odvolání podané společností Volkswagen do Brasil na prvním odvolacím stupni proti rozsudku z května 2019, který původně výrazně omezil odpovědnost společnosti Volkswagen do Brasil za náhradu škody a snížil ji na přibližně 172 mil. BRL. V reakci na odvolání podané společností Volkswagen do Brasil zrušil Nejvyšší soud své vlastní rozhodnutí v plném rozsahu. Řízení bylo s ohledem na některé aspekty vráceno odvolacímu soudu. Volkswagen do Brasil má možnost předložit nové důkazy. Rozsudek je vymahatelný, ale stále není pravomocný. Ve druhé skupinové žalobě, která se týká zhruba 67 tis. vozů Amarok pozdější generace, zamítl Nejvyšší soud v dubnu 2024 dovolání žalující strany proti rozhodnutí odvolacího soudu z června 2023. Následně podal žalobce na konci dubna 2024 k Nejvyššímu soudu mezitímní odvolání proti tomuto rozhodnutí.

Společnost *financialright GmbH* podala původně přibližně 45 tisíc žalob u různých německých soudů, v nichž uplatnila nároky, které jí postoupili zákazníci v Německu, Slovinsku a Švýcarsku vůči koncernovým společnostem Volkswagen. Řízení bylo poté zcela ukončeno po stažení řady žádostí o zjednání nápravy a žalob a uzavření různých dohod o narovnání. Nároky, které měly objektivně významnou hodnotu a které byly staženy a poté znovu vzneseny, byly rovněž již z větší části vyřešeny; v ostatních případech byly vytvořeny odpovídající rezervy.

U soudů v Anglii, Walesu a Skotsku byly podány žaloby proti společnostem Volkswagen AG, Volkswagen Group United Kingdom Limited, Volkswagen Financial Services (UK) Limited a dalším koncernovým společnostem v souvislosti s různými dalšími dieselovými vozidly. V září 2024 byly v Anglii a Walesu předloženy tzv. „obecné náležitosti žaloby", které poskytují hrubý přehled důvodů žaloby. Ve Skotsku byly od října 2024 postupně formálně doručeny návrhy na zahájení skupinové žaloby a jmenování zástupce společnostem Volkswagen Group United Kingdom Limited, Volkswagen Financial Services (UK) Limited, Volkswagen AG, SEAT S.A. a Škoda Auto a.s. Podrobnosti těchto žalob zůstávají nejisté.

Ve Francii podala francouzská spotřebitelská organizace *Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV)* skupinovou žalobu sdružující 1 mil. francouzských vlastníků a leasingových nájemců vozidel s motory typu EA 189 proti společnosti Volkswagen Group Automotive Retail France, Volkswagen Group France a společnosti Volkswagen AG. Jedná se o skupinovou žalobu typu „opt-in", v níž CLCV požaduje především odstoupení od smlouvy bez náhrady za užívání vozidla nebo alternativně náhradu škody ve výši 20-30 % kupní ceny.

V Itálii podepsaly strany skupinové žaloby podané spotřebitelskou organizací *Altroconsumo* v květnu 2024 dohodu o urovnání sporu, která zcela řeší veškeré nároky zhruba 60 tis. zákazníků platně registrovaných ve skupinové žalobě, kteří si v letech 2009 až 2015 zakoupili vozidla VW, Audi, Škoda nebo SEAT s motory typu EA 189, jichž se týkala problematika dieselových motorů. Obě strany se vzdaly odvolání proti loňskému rozsudku

benátského odvolacího soudu v prvním odvolacím stupni, čímž řízení skončilo. Na vyrovnání a jeho realizaci byly vytvořeny rezervy v celkové výši přibližně 50 mil. €.

V Nizozemsku se projednává skupinová určovací žaloba s mechanismem opt-out pro až 201 tis. zákazníků, kterou podala nadace *Stichting Volkswagen Car Claim*. V červenci roku 2021 byl vynesen určovací rozsudek, kterým bylo žalobě částečně vyhověno. Soud konstatoval, že společnost Volkswagen AG a další žalované koncernové společnosti ve vztahu k původnímu softwaru řídící jednotky motoru jednaly protiprávně. Dále soud rozhodl, že spotřebitelé mají vůči žalovaným prodejcům nárok na slevu z kupní ceny. Z určovacího rozsudku nevyplývají konkrétní platební povinnosti. Případné individuální nároky by musely být prosazeny v navazujícím samostatném řízení. Společnost Volkswagen AG a další žalované koncernové společnosti podaly proti rozsudku odvolání. Kromě toho je projednávána skupinová žaloba s mechanismem opt-out ze strany Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF), jejímž prostřednictvím se náhrady škody domáhají nizozemští spotřebitelé. Týká se vozidel s motorem typu EA 189. Soud první instance vydal v březnu 2022 mezitímní rozsudek, v němž rozhodl, že nový režim skupinových žalob – který kromě deklaratorního rozhodnutí o existenci nároků umožňuje přiznání náhrady škody – se na tento soudní spor nevztahuje. Na základě odvolání DEJF odvolací soud v srpnu 2024 modifikoval mezitímní rozsudek a rozhodl, že nový režim skupinových žalob se vztahuje na vozidla s emisní třídou Euro 6. Soud však rozhodl, že nový režim skupinové žaloby nelze použít na vozidla nižších emisních kategorií (např. Euro 5). Rozhodnutí dosud nenabylo právní moci.

V Jihoafrické republice se projednává skupinová žaloba na náhradu újmy s mechanismem opt-out, která se týká zhruba 80 tis. vozidel, včetně vozidel s motorem typu EA 189.

Kromě toho probíhají individuální žaloby a podobná řízení proti společnosti Volkswagen AG a dalším společnostem koncernu Volkswagen v řadě zemí, přičemž většina žalob usiluje o náhradu újmy nebo odstoupení od kupní smlouvy.

V Německu se v současnosti projednává ca 10 tis. individuálních žalob, které usilují o náhradu újmy nebo odstoupení od kupní smlouvy v souvislosti s různými typy dieselových motorů a byly podány proti společnosti Volkswagen AG a dalším koncernovým společnostem. Zásadní rozsudky Spolkového soudního dvora vydané v předchozích letech řeší právní otázky, které jsou významné pro dosud probíhající řízení. Podrobnosti o těchto rozhodnutích jsou uvedeny v kapitole „Soudní spory" výroční zprávy koncernu Volkswagen za účetní období, ve kterém bylo příslušné základní rozhodnutí vydáno.

Pro převážnou většinu skupinových řízení se zákazníky a žalob podaných spotřebitelskými a/nebo environmentálními organizacemi a pro řízení o individuálních žalobách odhaduje koncern Volkswagen pravděpodobnost úspěchu žalobců do 50 %. Za tato řízení se zveřejňují podmíněné závazky, pokud jsou ocenitelné a možnost úspěchu v řízení nebyla odhadnuta jako nepravděpodobná. Vzhledem k tomu, že řízení jsou v rané procesní fázi, není v určitých případech ještě možné spolehlivě kvantifikovat výši tohoto rizika. Kromě toho byly na základě aktuálního posouzení tvořeny rezervy v nezbytném rozsahu.

Počet zákazníků, kteří nad rámec již podaných žalob v budoucnu využijí možnost podat vlastní žalobu, ani jejich vyhlídky na úspěch, nelze v současnosti odhadnout.

3. Žaloby ze strany investorů celosvětově (mimo USA/Kanadu)
Investoři z Německa a zahraničí podali žaloby na náhradu újmy proti společnosti Volkswagen AG – v některých případech také proti společnosti Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) jako solidárnímu dlužníku – na základě tvrzených kurzových ztrát v důsledku údajného pochybení v komunikaci na kapitálovém trhu v souvislosti s dieselovou problematikou.

Převážná většina těchto investorských žalob je v současné době projednávána Zemským soudem v Braunschweigu nebo Vrchním zemským soudem v Braunschweigu. V srpnu 2016 rozhodl Zemský soud v Braunschweigu předložit společné skutkové a právní otázky relevantní pro žaloby investorů projednávané Zemským soudem v Braunschweigu Vrchnímu zemskému soudu v Braunschweigu, aby vydal vzorové rozhodnutí v souladu s německým zákonem o vzorových řízeních ve sporech z práva kapitálového trhu (*Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz*, KapMuG). Probíhající investorské žaloby proti společnosti Volkswagen AG v Německu budou až do rozhodnutí o předběžných otázkách pozastaveny, pokud nebudou zamítnuty z důvodů nesouvisejících s otázkami, které jsou posuzovány ve vzorovém řízení. Rozhodnutí o společných skutkových a právních otázkách ve vzorovém řízení je závazné pro všechny probíhající žaloby, pokud byly pozastaveny. Žalobkyní ve vzorovém řízení je Deka Investment GmbH. Ústní jednání ve vzorovém řízení před Vrchním zemským soudem v Braunschweigu bylo zahájeno v září 2018. Vrchní zemský soud v Braunschweigu vydal několik rozhodnutí k řadě zásadních právních otázek sporu. V červenci 2023 vydal Vrchní zemský soud v Braunschweigu nařízení k provedení důkazů a výslechu řady osob, jakož i předložení a nahlédnutí do dokumentů. Nařízené dokazování se zpočátku zaměřuje na otázku, zda představenstvo společnosti Volkswagen AG, resp. jednotliví členové představenstva a/nebo jednotliví členové oddělení odpovědného za jednorázové účelové informování (dle názoru soudu osoby s odpovědností za jednorázové účelové informování), do té míry, pokud jim bylo známo, věděli či nevěděli o instalaci deaktivačních zařízení do automobilů společnosti Volkswagen AG, která jsou podle práva USA nezákonná, a na vnímání dané skupiny osob případných cenových dopadů informací, které měli v jednotlivých případech k dispozici. Důkazní břemeno přitom nese částečně společnost Volkswagen AG. Výpovědi byly zahájeny v září 2023 a budou pokračovat i v roce 2025. Několik svědků uplatnilo své právo odmítnout vypovídat. V některých případech (nikoliv pokud jde o osoby s odpovědností za jednorázové účelové informování) potvrdil Vrchní zemský soud v Braunschweigu komplexní právo odepřít výpověď. V ostatních případech bylo rozhodnutí odloženo s ohledem na probíhající trestní vyšetřování dotčených osob. Od poloviny září 2023 bylo vyslechnuto velké množství svědků. Dosud žádný z vyslechnutých svědků neprokázal, že by členové představenstva nebo osoby odpovědné za jednorázové účelové informování ve společnosti Volkswagen AG měli před 18. zářím 2015 znalost jakýchkoli informací týkajících se problematiky dieselových motorů, které by společnost Volkswagen AG považovala za relevantní pro cenu akcií. Vrchní zemský soud v Braunschweigu bude muset rozhodnout v souladu s § 286 německého občanského soudního řádu na základě celého obsahu jednání a výsledku dokazování.

Zemský soud ve Stuttgartu se zabývá dalšími žalobami investorů proti společnosti Volkswagen AG, v některých případech společně se společností Porsche SE jako solidárním dlužníkem. U vrchního zemského soudu ve Stuttgartu byla podána další vzorová žaloba v kapitálových věcech proti společnosti Porsche SE; v tomto vzorovém řízení vystupuje společnost Volkswagen AG jako vedlejší účastník. Žalobkyní ve vzorovém řízení byl určen Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund. Vrchní zemský soud ve Stuttgartu vydal rozhodnutí ve vzorovém řízení na konci března 2023. Na základě zjištění učiněných v rozhodnutí ve vzorovém řízení a aktuálního stavu podkladových žalob by nakonec musely být všechny pozastavené žaloby investorů proti společnosti Porsche SE zamítnuty. Rozhodnutí ve vzorovém řízení není konečné. Proti rozhodnutí se k BGH odvolali žalobkyně ve vzorovém řízení, několik žalovaných a společnost Porsche SE. Společnost Volkswagen AG se k odvolání společnosti Porsche SE připojila jako vedlejší účastník.

Celkově se výše nároků uplatňovaných celosvětově proti společnosti Volkswagen AG, s výjimkou USA a Kanady, v souvislosti s problematikou dieselových motorů ve formě žalob investorů, žádostí o přezkum, smírčích řízení a přihlášených nároků dle KapMuG snížila ve vykazovaném období na přibližně 8,7 mld. € v důsledku stažení a pravomocného zamítnutí žalob. Od začátku řízení byly tak staženy nebo s konečnou platností zamítnuty stížnosti investorů v hodnotě přesahující 1 mld. €. Společnost Volkswagen AG je i nadále přesvědčena, že své povinnosti

vyplývající ze zákona o kapitálovém trhu řádně splnila. K uvedeným žalobám investorů tak nebyly vytvořeny žádné rezervy. Pokud nebyly vyhlídky na úspěch odhadnuty jako nižší než 10 %, byly zveřejněny v rámci podmíněných závazků.

4. Soudní procesy v USA/Kanadě

V USA a Kanadě jsou skutky popsané agenturou EPA ve výzvách „Notices of Violation" nadále předmětem různých žalob a žádostí o informace, které podali zejména zákazníci, investoři a různé úřady v Kanadě a USA proti společnosti Volkswagen AG a dalším společnostem koncernu Volkswagen.

V listopadu 2023 dosáhla společnost Volkswagen dohody o smíru ohledně žalob na ochranu životního prostředí vznesených generálním prokurátorem státu Texas a některými texaskými komunami proti společnostem Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. a několika přidruženým společnostem. Poté, co soud smír schválil, nabyla dohoda v lednu 2024 právní moci.

V březnu 2019 podala americká Komise pro cenné papíry (SEC) žalobu mimo jiné proti společnostem Volkswagen AG, Volkswagen Group of America Finance, LLC (VWGoAF) a VW Credit, Inc., v níž uplatnila nároky podle amerických federálních zákonů o cenných papírech mimo jiné na základě údajně nepřesných a neúplných informací v souvislosti s nabídkou a prodejem určitých dluhopisů a cenných papírů krytých aktivy. V srpnu 2020 Okresní soud USA pro Severní okres Kalifornie zamítl mimo jiné všechny žaloby proti společnosti VW Credit, Inc. týkající se cenných papírů zajištěných aktivy. V září 2020 podala komise SEC přepracovanou žalobu, která kromě jiných změn již neobsahuje zamítnuté nároky. V březnu 2024 předložila VWGoAF komisi SEC uzavřený souhlas s vyhlášením pravomocného rozsudku, bez přiznání či popření tvrzení SEC uvedených v pozměněné žalobě podané v září 2020, která mimo jiné požadovala zaplacení částky ve výši přibližně 49 mil. USD. Následně SEC a VWGoAF podaly návrh na vyhlášení konečného rozsudku ve věci VWGoAF, v němž požádaly americký Okresní soud pro severní okres Kalifornie, aby vydal konečný rozsudek, který plně vyřeší nároky SEC vůči VWGoAF. V dubnu 2024 soud návrhu vyhověl a vydal konečný rozsudek ve věci VWGoAF, v němž závazným rozhodnutím o meritu věci bez možnosti opět podat tutéž žalobu zamítl všechny nároky vůči společnosti Volkswagen AG a bývalému předsedovi představenstva společnosti Volkswagen AG. Veškeré nároky SEC vůči všem žalovaným v tomto řízení tak byly zcela vyřešeny.

5. Speciální audit

Usnesením z listopadu 2017 nařídil Vrchní zemský soud v Celle na návrh tří fondů z USA jmenování speciálního auditora pro společnost Volkswagen AG. Speciální auditor měl ověřit, zda členové představenstva a dozorčí rady společnosti Volkswagen AG v souvislosti s problematikou dieselových motorů od 22. června 2006 neporušili své povinnosti a zda z tohoto porušení nevznikla společnosti Volkswagen AG újma. Společnost Volkswagen AG podala proti tomuto rozhodnutí, které bylo původně formálně neodvolatelné, ústavní stížnost k německému Spolkovému ústavnímu soudu. Volkswagen AG podal ústavní stížnost také proti následnému (a rovněž formálně nenapadnutelnému) rozhodnutí Vrchního zemského soudu v Celle o jmenování jiného zvláštního auditora než původně určeného. V návaznosti na rozhodnutí Spolkového ústavního soudu z listopadu 2022, který oběma ústavním stížnostem vyhověl a vrátil případy k projednání Vrchnímu zemskému soudu v Celle, tento soud zamítl návrh na jmenování speciálního auditora, stejně jako návrh žalobců na výměnu speciálního auditora rozhodnutími z listopadu 2024 a prosince 2024. Žalobci podali proti oběma rozhodnutím odvolání v právní věci ke Spolkovému soudnímu dvoru. Společnost Volkswagen AG navíc již dříve podala u Zemského soudu v Braunschweigu žalobu, kterou se domáhala, aby byl byl zvláštnímu auditorovi vydán zákaz provádět audit, dokud nepředloží dostatečný důkaz o své nezávislosti. Zemský soud v Braunschweigu v létě 2022 žalobu na zdržení se jednání zamítl; společnost Volkswagen AG se poté proti tomuto rozhodnutí odvolala k Vrchnímu zemskému soudu v Braunschweigu.

K Zemskému soudu v Hannoveru byl podán druhý návrh na jmenování speciálního auditora ve společnosti Volkswagen AG za účelem ověření skutků v souvislosti s problematikou dieselových motorů. Toto řízení bylo obnoveno po původním pozastavení do rozhodnutí Spolkového ústavního soudu v prvním řízení o jmenování speciálního auditora.

6. Ocenění rizik vyplývajících z problematiky dieselových motorů

Za účelem zajištění v současnosti známých právních rizik v souvislosti s problematikou dieselových motorů byly vytvořeny rezervy na právní spory a právní rizika k 31. prosinci 2024 podle současného stavu znalostí a aktuálních odhadů ve výši ca 0,6 mld. € (2023: 0,9 mld. €). Pokud byly dostatečně spolehlivě ocenitelné, byly v souvislosti s problematikou dieselových motorů v příloze zveřejněny podmíněné závazky v celkové výši 4,0 mld. € (2023: 4,0 mld. €), z toho na řízení o žalobách investorů v Německu připadá ca 3,8 mld. € (2023: 3,8 mld. €). Na základě dosud neukončeného zjištění skutkového stavu komplexnosti jednotlivých vlivových faktorů a stále probíhajících jednání s úřady podléhají rezervy vytvořené v souvislosti s problematikou dieselových motorů, zveřejněné podmíněné závazky a další latentní právní rizika částečně výrazným rizikům odhadu. Pokud by se tato právní rizika nebo rizika odhadu naplnila, mohlo by to mít za následek další výrazné finanční zatížení. Zejména nelze vyloučit, že na základě budoucích poznatků nebo událostí bude nezbytné vytvořené rezervy upravit.

Podrobnější údaje týkající se odhadovaných finančních dopadů a údaje o nejistotách ohledně výše nebo splatnosti rezerv a podmíněných závazků v souvislosti s problematikou dieselových motorů nebudou v souladu s IAS 37.92 zveřejněny, aby tím nebyly negativně ovlivněny výsledky řízení a zájmy společnosti.

DALŠÍ VÝZNAMNÉ PRÁVNÍ SPORY

Společnost *ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt)* podala v roce 2011 žalobu na náhradu újmy proti společnostem Volkswagen AG a Porsche SE kvůli údajnému porušení předpisů o zveřejňování podle práva kapitálového trhu v souvislosti s nabytím kmenových akcií společnosti Volkswagen AG společností Porsche SE v roce 2008. Nároky na náhradu újmy z údajně postoupeného práva činily dle posledních informací ca 2,26 mld. €. Koncem září 2022 vydala 1. antimonopolní komora Vrchního zemského soudu v Celle rozhodnutí ve vzorovém řízení, kterým byly všechny námitky žalobců týkající se deklaratorního rozhodnutí buď zamítnuty, nebo prohlášeny za irelevantní. Právní stanoviska žalovaných ve vzorovém řízení tak byla v plném rozsahu potvrzena. Byla podána dvě odvolání proti nesprávnému právnímu posouzení v rozhodnutí ve vzorovém řízení, z nichž jedno směřuje rovněž proti společnosti Volkswagen AG.

V Brazílii zahájila brazilská finanční správa daňové řízení proti společnosti Volkswagen Truck & Bus (dříve: MAN Latin America), v němž jde o hodnocení daňových důsledků struktury akvizice společnosti Volkswagen Truck & Bus zvolené v roce 2009. V prosinci 2017 bylo v řízení před správním soudem (tzv. Administrative Court) vydáno druhoinstanční rozhodnutí, které pro společnost Volkswagen Truck & Bus dopadlo nepříznivě. Proti tomuto rozsudku podala společnost Volkswagen Truck & Bus v roce 2018 žalobu k obecnému soudu. V roce 2024 vedly nové právní předpisy k výraznému snížení sankcí. Odhadované ocenění rizika v případě, že finanční správa se svým přístupem celkově uspěje, je vzhledem k rozmanitosti sankcí, které mohou být podle brazilského práva uloženy, včetně úroků, spojeno s nejistotou. Nadále se však počítá s výsledkem, který bude pro společnost Volkswagen Truck & Bus příznivý. V opačném případě by existovalo riziko ve výši ca 3,1 mld. BRL za celé předmětné období od roku 2009, což bylo zveřejněno v příloze ke konsolidované účetní závěrce v bodě „Podmíněné závazky".

Indické celní orgány zahájily vyšetřování otázky uplatňování místních celních sazeb ve společnosti ŠKODA AUTO Volkswagen India Private Limited a vydaly „Show Cause Notice" (výzvu k podání vysvětlení). Indické orgány dosud nerozhodly. Vzhledem k rané fázi vyšetřování a z toho vyplývající nejistotě ohledně aktuálně dostupných informací však nelze rizika v tomto ohledu jednoznačně kvantifikovat.

Poté, co společnost Volkswagen do Brasil úspěšně podala v Brazílii žalobu proti dvojímu zdanění vozidel brazilskou federální vládou, které bylo ústavním soudem shledáno nezákonným, vrátila brazilská vláda společnosti Volkswagen do Brasil přeplatek. V prosinci 2023 zažalovala společnost Volkswagen do Brasil brazilská asociace prodejců *Associação Brasileira Dos Distribuidores Volkswagen* (Assobrav) a jednotliví prodejci s odůvodněním, že prodejci mají na vrácenou částku alespoň částečný nárok. Aktuálně probíhá osm takových řízení. Žaloba společnosti Assobrav je zdaleka největší z nich, kdy předběžná odhadovaná hodnota sporu činí přibližně 2,4 mld. BRL. V lednu 2024 soud žalobu sdružení prodejců v plném rozsahu zamítl. Assobrav se následně proti zamítnutí odvolala, rozsudek dosud není pravomocný.

Evropská komise provedla v roce 2011 šetření u evropských výrobců nákladních vozidel kvůli podezření ohledně nepřípustné výměny informací v období mezi lety 1997 a 2011. V listopadu 2014 zaslala v této souvislosti společnostem MAN, Scania a ostatním dotčeným výrobcům nákladních vozidel takzvané oznámení námitek. Rozhodnutím o schválení narovnání v červenci 2016 uložila Evropská komise pěti evropským výrobcům nákladních vozidel pokuty. Vzhledem k tomu, že společnost MAN informovala Evropskou komisi o nesrovnalostech jako klíčový svědek, byla od pokut plně osvobozena. V září 2017 uložila Evropská komise společnosti Scania pokutu ve výši 0,88 mld. €. Soudní dvůr Evropské unie (Tribunál) opravné prostředky podané značkou Scania rozsudkem v únoru 2022 v plném rozsahu zamítl. Odvolání společnosti Scania proti tomuto rozsudku z dubna 2022 bylo v únoru 2024 Evropským soudním dvorem, soudem poslední instance, v plném rozsahu zamítnuto. Navíc byly zákazníky podány žaloby na náhradu újmy způsobené kartelovou dohodou. Jako v každém kartelovém řízení mohou následovat další žaloby na náhradu újmy. Na velký počet těchto právních sporů nebyly vytvořeny žádné rezervy, protože se neočekává, že by vyústily v konečné rozhodnutí o náhradě škody na nejvyšší odvolací úrovni. Na žaloby, u nichž se po přehodnocení rizik zdá, že konečný výsledek na nejvyšší odvolací úrovni spíše povede k zaplacení náhrady škody společností MAN nebo Scania, byly vytvořeny rezervy ve výši 162 mil. EUR.

Na základě rozhodnutí o narovnání vyměřila Evropská komise v červenci 2021 společnostem Volkswagen AG, AUDI AG a Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG pokutu v celkové výši zhruba 502 mil. €. Volkswagen se odmítl odvolat, a proto rozhodnutí nabylo v roce 2021 právní moci. Předmět řízení byl omezen na spolupráci německých výrobců automobilů v technických otázkách v souvislosti s vývojem a zaváděním systémů SCR (Selective Catalytic Reduction) pro osobní automobily, které byly prodány v Evropském hospodářském prostoru. Jiné chování – např. cenové dohody či rozdělení trhů a zákazníků – výrobcům kladeno za vinu nebylo. V návaznosti na rozhodnutí Evropské komise o uložení pokut v červenci 2021 bylo ve Spojeném království od konce roku 2021 podáno několik skupinových žalob proti společnosti Volkswagen AG a dalším. Žádné rezervy ani podmíněné závazky nebyly vykázány, neboť v této fázi řízení není možné rizika realisticky posoudit. Po analýze možných porušení předpisů na základě skutkového stavu případu EU vydal jihokorejský antimonopolní úřad KFTC v dubnu 2023 rozhodnutí o uložení správní pokuty. Společnosti Volkswagen AG nebyla uložena žádná pokuta a společnosti Porsche AG se rozhodnutí netýká; AUDI AG byla uložena pokuta v ekvivalentu necelých 3 mil. €. AUDI AG a Volkswagen AG se proti rozhodnutí odvolaly k příslušnému soudu v korejském Soulu. Turecký antimonopolní úřad, který prováděl šetření podobných skutečností, vydal v lednu roku 2022 konečné rozhodnutí, v němž uvedl, že k údajnému protisoutěžnímu chování došlo, ale nemělo dopady na Turecko, proto úřad nerozhodl o pokutách pro německé výrobce automobilů. Právně závazné odůvodnění rozhodnutí zatím není k dispozici. Společnosti Volkswagen AG, AUDI AG a Porsche AG podaly odvolání. Čínský antimonopolní úřad zahájil kvůli podobným skutečnostem řízení mimo jiné proti značkám Volkswagen AG, AUDI AG a Porsche AG, a podal žádost o právní pomoc. V červenci 2024 zahájil brazilský úřad pro hospodářskou soutěž Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) řízení proti společnostem Volkswagen AG, AUDI AG a Porsche AG, mimo jiné také na základě srovnatelných skutečností.

V březnu 2022 Evropská komise a Úřad pro hospodářskou soutěž a trhy (CMA) – britský antimonopolní úřad – prohledaly prostory různých výrobců automobilů a organizací působících v automobilovém průmyslu a některým doručily formální žádost o informace. V rámci koncernu Volkswagen je předmětem šetření skupina Volkswagen Group UK, kde proběhla kontrola ze strany úřadu CMA, a společnost Volkswagen AG, která od Evropské komise obdržela žádost o informace týkající se celého koncernu. Šetření se týká evropských, japonských a korejských výrobců, jakož i národních organizací působících v těchto zemích a evropské organizace European Automobile Manufacturers' Association (ACEA, Evropská asociace výrobců automobilů), kteří jsou podezřelí, že se mezi lety 2001/2002 až do zahájení řízení dohodli na tom, že se budou vyhýbat poplatkům za služby recyklačních společností, které likvidují vozidla s ukončenou životností (ELV) (týká se konkrétně osobních vozů a lehkých užitkových vozidel). Údajně se rovněž dohodli, že se zdrží konkurenčního využití věcí souvisejících s ELV, tj. že nebudou zveřejňovat příslušné údaje o recyklaci (o recyklátech, recyklovatelnosti, využití) pro konkurenční účely. K prošetřovanému porušení mělo dojít zejména v pracovní skupině asociace „ACEA" pro recyklaci a v jejích souvisejících podskupinách. Volkswagen AG odpovídá na žádosti Evropské komise o informace. V červnu 2024 čínské antimonopolní úřady také doručily společnosti Volkswagen AG žádost o informace v dané věci. Jihokorejský antimonopolní úřad KFTC navíc v souvislosti s touto záležitostí provedl prohlídku v sídle společnosti Volkswagen Group Korea. Skupina Volkswagen Group UK spolupracuje s úřadem CMA. V této věci CMA požádal také společnost Volkswagen AG o informace. V červenci 2022 podal Volkswagen AG žalobu o soudní přezkum, v níž napadl žádosti úřadu CMA o informace, zejména z toho důvodu, že se domnívá, že přesahují pravomoc CMA. V únoru 2023 soud žalobě vyhověl. CMA se proti tomuto rozsudku odvolal v dubnu 2023 a v lednu 2024 odvolací soud rozhodl ve prospěch CMA. Volkswagen AG se proti tomuto rozhodnutí odvolal k Nejvyššímu soudu. Souběžně s tím společnost Volkswagen AG nadále zkoumá možnosti přiměřené spolupráce s CMA.

V říjnu 2024 zahájil brazilský úřad pro ochranu hospodářské soutěže CADE řízení proti řadě společností kvůli podezření z nekalé výměny informací o lidských zdrojích. V rámci koncernu Volkswagen je účastníkem řízení společnost Volkswagen do Brasil.

Navíc několik vnitrostátních a mezinárodních orgánů zahájilo antimonopolní šetření. Koncern Volkswagen při těchto šetřeních s příslušnými orgány úzce spolupracuje; hodnocení skutkového stavu zatím vzhledem k ranému stadiu není možné.

V soudním sporu, který Greenpeace podporuje v Braunschweigu, vrchní zemský soud v Braunschweigu v červnu 2024 zamítl odvolání žalobců a potvrdil zamítnutí žaloby Zemským soudem v Braunschweigu z února 2023. Ve své žalobě podané v listopadu 2021 se žalobci snažili mimo jiné přimět koncern Volkswagen AG, aby postupně snižoval a do roku 2029 zcela zastavil výrobu a prodej vozidel se spalovacími motory, a dále snižoval emise skleníkových plynů, které vznikají v důsledku vývoje, výroby a prodeje (včetně užívání vozidel třetími stranami). Navíc měl Volkswagen vykonávat vliv na podniky ve skupině, účasti a společné podniky takovým způsobem, aby i tyto subjekty plnily dané požadavky. Rozhodnutí odvolacího soudu z června 2024 je pravomocné a soudní spor v Braunschweigu je tímto ukončen. Další žalobu proti společnosti Volkswagen AG s obdobnými žalobními návrhy a do značné míry shodným odůvodněním podal u Zemského soudu v Detmoldu také ekologický zemědělec, kterého rovněž podpořila organizace Greenpeace. I tato žaloba byla v únoru 2023 Zemským soudem v Detmoldu zamítnuta jako nedůvodná. V dubnu 2023 se žalobci proti tomuto rozhodnutí odvolali k Vrchnímu zemskému soudu v Hamm.

V Rusku automobilový závod GAZ LLC (GAZ) v roce 2023 původně podal žaloby proti společnosti Volkswagen AG a dalším, v nichž uplatnil údajné nároky na náhradu škody v celkové výši přibližně 44 mld. RUB. V rámci plnění soudem potvrzeného smíru společnost GAZ stáhla jednu ze svých žalob, čímž řízení skončilo. Ve zbývajícím soudním řízení týkajícím se údajných pohledávek v souhrnné výši přibližně 28,5 mld. RUB soud prvního stupně nařídil společnosti Volkswagen AG zaplatit v červenci 2024 náhradu škody přibližně 16,9 mld. RUB. V prosinci 2024 odvolací soud, který projednával odvolání společnosti Volkswagen AG, rozsudek soudu prvního stupně potvrdil. Společnost Volkswagen AG se proti tomuto rozhodnutí odvolala a bude i nadále pokračovat v komplexní obhajobě.

Podrobnější údaje týkající se odhadovaných finančních dopadů a údaje o nejistotách ohledně výše nebo splatnosti rezerv a podmíněných závazků v souvislosti s dalšími významnými právními spory nebudou v souladu s IAS 37.92 zveřejněny, aby tím nebyly negativně ovlivněny výsledky řízení a zájmy společnosti.

40. Ostatní finanční závazky

mil. €	SPLATNÉ 2025	SPLATNÉ 2026–2029	SPLATNÉ od roku 2030	CELKEM 31.12.2024
Platební závazky z objednávek				
Pozemky, budovy a zařízení	9 424	2 557	1	11 982
Nehmotná aktiva	804	158	1	963
Investiční nemovitý majetek	42	–	–	42
Závazky z příslibů na poskytnutí zápůjčky a neodvolatelných úvěrových příslibů	12 790	1 170	32	13 992
Závazky z nájemních smluv a leasingů	599	264	22	885
Jiné finanční závazky	9 471	6 082	1 232	16 785
	33 130	**10 232**	**1 287**	**44 650**

mil. €	SPLATNÉ 2024	SPLATNÉ 2025–2028	SPLATNÉ od roku 2029	CELKEM 31.12.2023
Platební závazky z objednávek				
Pozemky, budovy a zařízení	9 932	1 750	4	11 686
Nehmotná aktiva	1 117	117	1	1 235
Investiční nemovitý majetek	13	–	–	13
Závazky z příslibů na poskytnutí zápůjčky a neodvolatelných úvěrových příslibů	11 267	152	24	11 443
Závazky z nájemních smluv a leasingů	502	295	186	983
Jiné finanční závazky	6 816	4 782	1 282	12 880
	29 648	**7 097**	**1 497**	**38 241**

Ve srovnání s předchozím účetním obdobím se ostatní finanční závazky zvýšily o 6,5 mld. € na 44,7 mld. € k 31. prosinci 2024. Nárůst byl způsoben zejména majetkovou účastí ve společnosti Rivian, zvýšením závazku z neodvolatelných úvěrových příslibů v divizi Finanční služby a vyššími závazky na nákup pozemků, budov a zařízení a Vlastní kapitálslužeb.

Kromě ostatních finančních závazků uvedených v tabulce existují navíc platební závazky z objednávek rychloobrátkových zásob, které vyplývají zejména z rámcové smlouvy o spolupráci se společností Ford Motor Company o společném vývoji dodávkových vozidel a středních pickupů pro globální trh. Kromě toho existují dlouhodobé nákupní závazky na základě smluv o nákupu baterií.

41. Celková odměna auditora konsolidované účetní závěrky

Společnost Volkswagen AG je dle německého obchodního zákoníku povinna uvést celkové odměny auditora konsolidované účetní závěrky, společnosti EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, účtované za vykazované období.

mil. €	2024	2023
Povinný audit účetní závěrky	30	35
Jiné ověřovací služby	4	2
Daňové poradenství	–	–
Jiné neauditorské služby	1	1
	35	**38**

Služby povinného auditu účetní závěrky zahrnovaly zejména ověření konsolidované účetní závěrky společnosti Volkswagen AG a účetních závěrek německých koncernových společností a prověrky prozatímní konsolidované účetní závěrky společnosti Volkswagen AG a prozatímních účetních závěrek německých koncernových společností. Jiné ověřovací služby zahrnovaly především ze zákona povinné a nepovinné audity a nepovinné ověřovací služby.

42. Osobní náklady

mil. €	2024	2023
Mzdy a platy	40 009	40 642
ze sociálního zabezpečení	7 406	7 041
Náklady na důchodové zabezpečení a dobrovolné plnění ze sociálních důvodů	2 371	2 072
	49 786	**49 755**

43. Průměrný počet zaměstnanců během roku

	2024	2023
Výkonové mzdy	257 511	261 731
Nepřímá oblast	340 790	330 284
	598 301	**592 016**
z toho zaměstnanci v pasivní fázi předdůchodového modelu	13 845	12 358
Učni	16 222	15 803
	614 523	**607 818**
Zaměstnanci čínských společných podniků	68 201	71 007
	682 724	**678 825**

44. Události po rozvahovém dni

Po 31. prosinci 2024 nenastaly žádné události s významným dopadem na finanční pozici, finanční výkonnost a peněžní toky společnosti.

45. Požitky na základě výkonnostních akcií

Vybraní příjemci v rámci koncernu pobírají odměny na základě plánů výkonnostních akcií. Struktura těchto plánů se liší v závislosti na poskytujících společnostech koncernu či jejich referenčních akciích, a dle hierarchické úrovně příjemců.

Plány výkonnostních akcií na základě prioritních akcií Volkswagen

Členům představenstva, vrcholovému managementu a managementu, jakož i vybraným účastníkům pod úrovní managementu, jsou poskytovány plány výkonnostních akcií založené na prioritních akciích Volkswagen a do značné míry funkčně ekvivalentní. Tyto jsou v plné výši vypořádávány v hotovosti společností Volkswagen AG, případně poskytující společností koncernu.

PŘEDSTAVENSTVO A VRCHOLOVÝ MANAGEMENT

Každé výkonnostní období plánu výkonnostních akcií pro členy představenstva koncernu má délku čtyři roky. K datu poskytnutí se roční cílová částka z LTI přepočítá na základě počáteční referenční ceny prioritních akcií Volkswagen na výkonnostní akcie a přidělí příjemcům jako čistě matematická veličina. Tato roční cílová částka je příjemcům přidělena jako čistě početní veličina. V závislosti na stupni dosažení cílů ve vztahu k ročnímu zisku na prioritní akcii Volkswagen se připisuje počet výkonnostních akcií na základě prospektivního čtyřletého hodnotícího období. Po uplynutí hodnotícího období se provede vypořádání v hotovosti. Vyplacená částka odpovídá počtu připsaných výkonnostních akcií vynásobenému konečnou referenční cenou na konci období zvýšenou o dividendový ekvivalent. Pro členy představenstva je výše výplaty z plánu výkonnostních akcií omezena na 200 % (od roku 2023 na 250 %) cílové částky. Uplatňují se zároveň ustanovení o sankcích a zpětném získání – dojde-li během příslušného období k relevantnímu pochybení, mohou být platby z plánu výkonnostních akcií sníženy nebo vymáhány zpět. Více informací o struktuře a cílech plánu výkonnostních akcií pro členy představenstva koncernu lze nalézt ve zprávě o odměňování.

Výkonnostní období pro příjemce v nejvyšším managementu je tři roky, přičemž výše výplaty z plánu výkonnostních akcií je omezena na 200 % cílové částky.

		31.12.2024	31.12.2023
Celkové výdaje vykazovaného období	mil. €	54	144
Celková účetní hodnota závazku	mil. €	259	254
Vnitřní hodnota závazků	mil. €	100	145
Reálná hodnota ke dni poskytnutí	mil. €	117	110
Počet poskytnutých výkonnostních akcií	Počet akcií	2 706 206	2 362 443
z toho poskytnuté ve vykazovaném období	Počet akcií	1 096 012	943 003

ČLENOVÉ MANAGEMENTU A VYBRANÍ ÚČASTNÍCI POD ÚROVNÍ MANAGEMENTU

Vyplacená částka pro členy managementu a vybrané účastníky pod úrovní managementu se určuje následujícím způsobem: cílová částka se násobí stupněm dosažení cílů ve vztahu k ročnímu zisku na prioritní akcii Volkswagen a poměrem mezi konečnou referenční cenou na konci období zvýšenou o dividendový ekvivalent a počáteční referenční cenou. Dosažení cílů se určuje na základě tříletého prospektivního hodnotícího období s jednoletým výhledem.

Ve vykazovaném období byly příjemcům z řad managementu a vybraným účastníkům pod úrovní managementu přiděleny cílové částky, založené na dosažení cílů v rozsahu 100 %, ve výši 623 mil. € (2023: 714 mil. €). K 31. prosinci 2024 činila celková účetní hodnota závazku, odpovídající vnitřní hodnotě závazků, 565 mil. € (2023: 986 mil. €). Ve vykazovaném období byl v souvislosti s poskytnutím uvedených odměn zaúčtován celkový náklad ve výši 576 mil. € (2023: 998 mil. €).

Ostatní plány výkonnostních akcií

Společnosti koncernu vydávají také vlastní plány výkonnostních akcií, které v zásadě vycházejí z plánů výkonnostních akcií společnosti Volkswagen AG.

V případě plánů výkonnostních akcií Porsche AG se míra dosažení cíle určuje na základě ročního výsledku a výkonnosti prioritních akcií Porsche. Pro členy představenstva a vrcholový management se plán výkonnostních akcií uplatňuje s výhledem na čtyři roky dopředu. Členům managementu je plán výkonnostních akcií zpravidla poskytován se čtyřletým obdobím a jednoletým výhledem.

U plánů výkonnostních akcií skupiny TRATON Group se míra dosažení cíle určuje dle ročního výsledku a výkonnosti ceny akcií skupiny. Pro členy představenstva a představenstev značek skupiny TRATON, kteří nejsou členy představenstva společnosti TRATON SE ve smyslu zákona o akciových společnostech, a pro členy vedení společnosti International Motors se uplatňují plány výkonnostních akcií s výhledem na tři nebo čtyři roky. Členům vedení a vybraným účastníkům pod úrovní vedení TRATON Group je výkonnostní akciový plán zpravidla poskytován na čtyřleté období a jednoletým výhledem.

K 31. prosinci 2024 činila celková účetní hodnota závazku z příslušných plánů 160 mil. € (2023: 131 mil. €) a vnitřní hodnota závazků 89 mil. € (2023: 92 mil. €). Ve vykazovaném období byl v souvislosti s poskytnutím uvedených odměn zaúčtován celkový náklad ve výši 115 mil. € (2023: 119 mil. €).

46. Zveřejnění spřízněných stran v souladu s IAS 24

Za spřízněné strany ve smyslu IAS 24 se považují fyzické osoby a účetní jednotky, na které může společnost Volkswagen AG vykonávat významný vliv, nebo které mají schopnost vykonávat významný vliv na společnost Volkswagen AG, nebo které jsou ovlivněny jinou stranou, která je spřízněná se společností Volkswagen AG.

Všechny transakce se spřízněnými stranami jsou obecně prováděny za obvyklých tržních podmínek.

K rozvahovému dni držela společnost Porsche SE většinu hlasovacích práv ve společnosti Volkswagen AG. Na mimořádné valné hromadě konané 3. prosince 2009 bylo rozhodnuto o vzniku práv vyslat zástupce do dozorčí rady pro spolkovou zemi Dolní Sasko. V důsledku toho nemá společnost Porsche SE možnost volit prostřednictvím valné hromady všechny zástupce vlastníka v dozorčí radě společnosti Volkswagen AG, dokud spolková země Dolní Sasko vlastní nejméně 15 % kmenových akcií. Společnost Porsche SE však má možnost účastnit se na podnikatelských rozhodnutích koncernu Volkswagen a proto je považována za spřízněnou stranu ve smyslu IAS 24.

Spolková země Dolní Sasko a společnost Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover, disponovaly k 31. prosinci 2024 dle sdělení ze dne 2. ledna 2025 hlasovacími právy ve výši 20,00 % ve společnosti Volkswagen AG. Navíc valná hromada společnosti Volkswagen AG konaná 3. prosince 2009 – jak bylo uvedeno výše – rozhodla, že spolková země Dolní Sasko smí ustanovit dva členy dozorčí rady (právo vyslat zástupce do dozorčí rady).

Vklad operativního holdingu společnosti Porsche SE

Vklad operativního holdingu společnosti Porsche SE do společnosti Volkswagen AG k 1. srpnu 2012 má následující vliv na dohody existující před tímto vkladem, uzavřené v důsledku základní dohody a s ní souvisejících prováděcích smluv, mezi společností Porsche SE a společností Volkswagen AG a společnostmi koncernu Porsche Holding Stuttgart GmbH:

- Nadále platí, že společnost Volkswagen AG zprošťuje společnost Porsche SE ve vnitřním vztahu od nároků [německého] Fondu pojištění vkladů v návaznosti na související zprošťující prohlášení společnosti Porsche SE učiněné v srpnu roku 2009 vůči Fondu pojištění vkladů na žádost Spolkového svazu německých bank. Společnost Volkswagen AG se dále zavázala zprostit Fond pojištění vkladů od ztrát, které mohou vzniknout v důsledku opatření učiněných fondem ve prospěch banky, ve které má Volkswagen AG většinovou účast.

Společnosti Porsche SE a Volkswagen AG si ohledně 50,1 % podílu ve společnosti Porsche Holding Stuttgart GmbH, který až do vkladu operativního holdingu společnosti Porsche SE do společnosti Volkswagen AG držela společnost Porsche SE, v rámci základní dohody vzájemně poskytly prodejní a kupní opce. Jak společnost Volkswagen AG (v případě realizace kupní opce), tak společnost Porsche SE (v případě realizace prodejní opce) se zavázaly, že ponesou daňové zatížení (např. V důsledku dodanění vyčlenění [forma odštěpení] v letech 2007 a/nebo 2009) vyplývající z realizace opcí a případných následných jednání ve vztahu k účasti na společnosti Porsche Holding Stuttgart GmbH. Pokud by společnosti Volkswagen AG, Porsche Holding Stuttgart GmbH, Porsche AG nebo jejich dceřiné společnosti na základě dodanění vyčlenění v letech 2007 a/nebo 2009 realizovaly daňové výhody, zvýšila by se v případě realizace prodejní opce společností Porsche SE kupní cena placená společností Volkswagen AG za převod zbývajícího 50,1% podílu ve společnosti Porsche Holding Stuttgart GmbH o současnou hodnotu daňových výhod. Tato úprava byla v rámci smlouvy o vkladu převzata do té míry, že společnost Porsche SE má nárok na platbu od společnosti Volkswagen AG ve výši současné hodnoty realizovatelných daňových výhod, které vyplývají z dodanění vyčlenění z roku 2007 v důsledku vkladu. V rámci vkladu bylo taktéž dohodnuto, že společnost Porsche SE zprostí společnosti Volkswagen AG, Porsche Holding Stuttgart GmbH a jejich dceřiné společnosti od daní pro případ, že opatření učiněná, nebo opomenutá společností Porsche SE při a po provedení vkladu povedou u těchto společností k dodanění za období roku 2012. Také v tomto případě má společnost Porsche SE nárok na platbu vůči společnosti Volkswagen AG ve výši současné hodnoty realizovatelných daňových výhod, které při takové transakci vznikly na úrovni společnosti Volkswagen AG nebo jejích dceřiných podniků.

V souvislosti s vkladem operativního holdingu společnosti Porsche SE do společnosti Volkswagen AG byly uzavřeny další smlouvy a učiněna další prohlášení, k nimž patří zejména následující:

- Společnost Porsche SE své vložené dceřiné podniky, společnost Porsche Holding Stuttgart GmbH, společnost Porsche AG a jejich dceřiné podniky zprošťuje od určitých závazků vůči Porsche SE, které se týkají období do 31. prosince 2011 včetně a které přesahují závazky vykázané těmito společnostmi za toto období.
- Kromě toho společnost Porsche SE zprošťuje společnosti Volkswagen AG, Porsche Holding Stuttgart GmbH, Porsche AG a jejich dceřiné podniky od poloviny daňových povinností (s výjimkou daní ze zisku), které vzniknou na jejich úrovni v souvislosti se vkladem a které by nevznikly v případě uplatnění kupní opce na zbývající podíly ve společnosti Porsche Holding Stuttgart GmbH, které držela společnost Porsche SE až do provedení vkladu. Obdobně společnost Volkswagen AG zprošťuje společnost Porsche SE od poloviny uvedených daňových povinností, které vzniknou na její úrovni.
- Dále byla mezi společnostmi Porsche SE a Porsche AG uzavřena dohoda o příčinné alokaci případných dodatečných pohledávek či závazků z daně z přidané hodnoty týkajících se transakcí realizovaných do 31. prosince 2009.
- Ve smlouvě o vkladu byly mezi společností Porsche SE a koncernem Volkswagen dohodnuty různé povinnosti týkající se informací, chování a součinnosti.

V souvislosti s IPO společnosti Porsche AG a prodejem kmenových akcií společnosti Porsche SE se společnosti Volkswagen AG a Porsche SE dohodly na významné účasti zástupců Porsche SE v dozorčí radě společnosti Porsche AG. Konečná rozhodovací práva zástupců vlastníka určených společností Volkswagen v dozorčí radě týkající se řízení příslušných činností společnosti Porsche AG ve smyslu standardu IFRS 10 nadále zajišťují kontrolu ze strany společnosti Volkswagen AG.

Podle smlouvy o koupi akcií přebrala společnost Volkswagen AG jako ručitel vůči společnosti Porsche SE několik záruk, které ji v podstatě stavěly do stejného postavení jako nabyvatele prioritních akcií v rámci IPO. Kromě toho Volkswagen AG přebírá několik dalších záruk, jež jsou na trhu obvyklé a omezují se především na pozitivní znalosti společnosti Volkswagen AG. Prodej kmenových akcií z IPO společnosti Porsche AG společností Porsche SE podléhá omezením až do roku 2027.

V rámci IPO společnosti Porsche AG a prodeje kmenových akcií ve prospěch společnosti Porsche SE v účetním období 2022 uzavřely společnosti Porsche SE a Volkswagen AG kromě jiných ujednání také „Dohodu o ukončení platnosti a úpravě a dohodu o úpravě základní dohody". Byla tak mimo jiné upravena ustanovení o jmenování výkonných orgánů společnosti Porsche AG obsažená v základní smlouvě.

Ostatní zveřejnění spřízněných stran v souladu s IAS 24

Následující tabulky obsahují přehled objemů dodání a služeb, neuhrazených pohledávek a závazků mezi plně konsolidovanými společnostmi koncernu Volkswagen a spřízněnými stranami:

	POSKYTNUTÁ DODÁNÍ A SLUŽBY		PŘIJATÁ DODÁNÍ A SLUŽBY	
mil. €	2024	2023	2024	2023
Porsche SE a její většinové účasti	4	4	0	0
Členové dozorčí rady	3	2	5	4
Členové představenstva	0	1	0	0
Nekonsolidované dceřiné společnosti	1 065	1 401	2 168	2 138
Společné podniky a jejich většinové účasti	18 606	17 355	1 447	1 573
Přidružené podniky a jejich většinové účasti	425	422	2 897	3 086
Penzijní plány	2	2	3	3
Ostatní spřízněné strany	0	0	1	1
Spolková země Dolní Sasko, její většinové účasti a společné podniky	4	10	5	4

	POHLEDÁVKY ZA		ZÁVAZKY (VČETNĚ POVINNOSTÍ) VŮČI	
mil. €	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Porsche SE a její většinové účasti	0	0	2	0
Členové dozorčí rady	0	0	123	187
Členové představenstva	0	0	79	66
Nekonsolidované dceřiné společnosti	2 575	1 780	2 334	2 332
Společné podniky a jejich většinové účasti	17 710	15 687	4 984	4 864
Přidružené podniky a jejich většinové účasti	403	775	9 179	8 647
Penzijní plány	2	2	0	0
Ostatní spřízněné strany	–	0	4	13
Spolková země Dolní Sasko, její většinové účasti a společné podniky	1	1	1	1

V předcházejících tabulkách nejsou obsaženy vyplacené dividendy od společných podniků a přidružených podniků snížené o srážkové daně ve výši 2 614 mil. € (2023: 2 450 mil. €). V tabulkách nejsou dále obsaženy dividendy ve výši 1 703 mil. € vyplacené společnosti Porsche SE (2023: 1 529 mil. €), ani dividendy ve výši 531 mil. € (2023: 1 638 mil. €) vyplacené spolkové zemi Dolní Sasko.

Vývoj dodávek a služeb poskytovaných a přijímaných od společných podniků a jejich většinových účastí souvisí především s dodávkami čínským společným podnikům.

Pohledávky za společnými podniky se týkají především poskytnutých zápůjček ve výši 11 941 mil. € (2023: 12 068 mil. €) a obchodních pohledávek ve výši 3 770 mil. € (2023: 3 234 mil. €). Pohledávky za nekonsolidovanými dceřinými společnostmi se týkají také především poskytnutých zápůjček ve výši 2 920 mil. € (2023: 1 266 mil. €) a obchodních pohledávek ve výši 157 mil. € (2023: 199 mil. €).

Kromě závazků vůči přidruženým podnikům a jejich většinovým podílům existují dlouhodobé závazky týkající se nákupu na základě smluv o nákupu baterií.

Nesplacené pohledávky za spřízněnými stranami zahrnují pochybné pohledávky, na které byly vytvořeny opravné položky ve výši 142 mil. € (2023: 26 mil. €). V účetním období 2024 tak vznikly náklady vy výši 445 mil. € (2023: 14 mil. €). Uvedený nárůst lze přičíst především zápůjčkám poskytnutým přidruženému podniku.

Dále koncern Volkswagen ručí za spřízněné strany vůči externím bankám ve výši 73 mil. € (2023: 150 mil. €).

V účetním období koncern Volkswagen poskytl spřízněným stranám kapitálové vklady ve výši 1 492 mil. € (2023: 1 456 mil. €).

Závazky vůči členům dozorčí rady a ostatním spřízněným stranám (osobám) obsahují jako v minulém období zejména úročenou bankovní hotovost členů dozorčí rady a spřízněných stran (osob), která byla uložena za obvyklých tržních podmínek u společností koncernu Volkswagen.

Závazky vůči členům představenstva obsahují nevyplacené zůstatky ročního bonusu a reálné hodnoty výkonnostních akcií poskytnutých členům představenstva a rezervy na penze ve výši 70,4 mil. € (2023: 59,8 mil. €).

Kromě výše uvedených hodnot byly ve vztahu ke členům představenstva a dozorčí rady koncernu Volkswagen zaúčtovány následující náklady na požitky a odměny poskytnuté s výkonem funkce:

€	2024	2023
Krátkodobé zaměstnanecké požitky	37 042 203	39 794 902
Požitky na základě výkonnostních a stínových akcií	11 781 129	19 064 922
Požitky po skončení pracovního poměru (jen náklady na poskytování služeb)	5 548 098	5 382 815
Požitky při ukončení pracovního poměru	–	10 408 232
	54 371 430	**74 650 871**

Zástupci zaměstnanců v dozorčí radě, kteří pobírají plat, mají i nadále nárok na pravidelný plat dle pracovní smlouvy. To platí obdobně i pro zástupce vedoucích zaměstnanců v dozorčí radě.

Požitky po skončení pracovního poměru se týkají přídělu do rezervy na penze pro současné členy představenstva.

47. Oznámení a zveřejňování údajů o změnách podílu na hlasovacích právech ve společnosti Volkswagen AG podle zákona o obchodování s cennými papíry (*Wertpapierhandelsgesetz*, dále WpHG)

Porsche

1) Společnost Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Německo, nám v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámila, že podíl hlasovacích práv společnosti Porsche Automobil Holding SE ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Německo, překročil dne 5. ledna 2009 prahovou hodnotu 50 % a k tomuto datu činí 50,76 % (149 696 680 hlasovacích práv).

2) Následující osoby nám v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámily, že podíl na hlasovacích právech příslušného oznamovatele ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft překročil dne 5. ledna 2009 hranici 50 % a k tomuto datu činí v každém jednotlivém případě 50,76 % (149 696 680 hlasovacích práv). Všech uvedených 149 696 680 hlasovacích práv připadá na příslušného oznamovatele dle § 22 odst. 1 věty první č. 1 WpHG. Hlasovací práva připadající na oznamující osoby jsou držena prostřednictvím dceřiných společností ve smyslu § 22 odst. 3 WpHG, jejichž připadající podíl na hlasovacích právech činí 3 % nebo více a které jsou uvedeny v závorce:

Mag. Josef Ahorner, Rakousko
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Německo; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Mag. Louise Kiesling, Rakousko
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Německo; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Rakousko
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Německo; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Dr. Oliver Porsche, Rakousko
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Německo; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Kai Alexander Porsche, Rakousko
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Německo; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Mark Philipp Porsche, Rakousko
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Německo; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Gerhard Anton Porsche, Rakousko
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Německo; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Ing. Hans-Peter Porsche, Rakousko
(Familie Porsche Privatstiftung, Salcburk/Rakousko; Familie Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Peter Daniell Porsche, Rakousko
(Familie Porsche Privatstiftung, Salcburk/Rakousko; Familie Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Dr. Wolfgang Porsche, Německo
(Familie Porsche Privatstiftung, Salcburk/Rakousko; Familie Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salcburk/Rakousko
(Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Německo; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Familie Porsche Privatstiftung, Salcburk/Rakousko
(Familie Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko
(Louise Daxer-Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Německo; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Familie Porsche Holding GmbH, Salcburk/Rakousko
(Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Rakousko
(Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko
(Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Gerhard Anton Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko
(Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Německo
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Německo
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Německo
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko
(Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Německo
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Německo
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Porsche GmbH, Stuttgart/Německo
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Dr. Hans Michel Piëch, Rakousko
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Německo; Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko),

Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Německo),

Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Německo
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Rakousko
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Německo;
Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko; Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Vídeň/Rakousko),

Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Vídeň/Rakousko
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Německo;
Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko,

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salcburk/Rakousko
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Německo),

Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Německo
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo).

3) Společnosti Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salcburk/Rakousko, a Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko, nám v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámily, že jejich podíl na hlasovacích právech ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft překročil dne 5. ledna 2009 hranici 50 % a k tomuto dni činil 53,13 % (156 702 015 hlasovacích práv).

Všech výše uvedených 156 702 015 hlasovacích práv připadá společnosti Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. dle § 22 odst. 1 věty první č. 1 WpHG. Společnosti, jejichž prostřednictvím jsou hlasovací práva držena a jejichž připsaný podíl na hlasovacích právech činí 3 % nebo více, jsou následující:
– Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko;
– Porsche GmbH, Stuttgart/Německo;
– Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo.

Z výše uvedených 156 702 015 hlasovacích práv připadá 50,76 % hlasovacích práv (149 696 753 hlasovacích práv) na společnost Porsche GmbH, Salcburk/Rakousko, v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG. Společnosti, jejichž prostřednictvím jsou hlasovací práva držena a jejichž připsaný podíl na hlasovacích právech činí 3 % nebo více, jsou následující:
– Porsche GmbH, Stuttgart/Německo;
– Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo.

4) Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Německo, nám v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámila, že její (nepřímý) podíl na hlasovacích právech ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Německo, překročil ke dni 29. září 2010 prahové hodnoty 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % a 50 % hlasovacích práv a k tomuto datu činil 50,74 % hlasovacích práv (149 696 680 hlasovacích práv).

Z uvedeného množství připadá 50,74 % hlasovacích práv (149 696 680 hlasovacích práv) na společnost Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející společnosti Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG jsou držena prostřednictvím následujících společností, které ovládá a jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft činí nejméně 3 %: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

Uvedená hlasovací práva nebyla získána výkonem nabývacího práva z finančních nástrojů dle § 25 odst. 1 věty první WpHG.

5) Společnost LK Holding GmbH, Salcburk, Rakousko, nám dne 12. srpna 2013 v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámila, že její podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Německo, překročil ke dni 10. srpna 2013 prahové hodnoty 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % a 50 % hlasovacích práv a k tomuto dni činil 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv).

Z uvedeného množství připadá 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv) na společnost LK Holding GmbH v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející společnosti LK Holding GmbH jsou držena prostřednictvím následujících společností, které ovládá a jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT činí nejméně 3 % v každém jednotlivém případě: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart; Familien Porsche-Kiesling Beteiligung GmbH, Grünwald; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald.

6) Společnost Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald, Německo, nám dne 11. září 2013 v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámila, že její podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Německo, překročil ke dni 11. září 2013 prahové hodnoty 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % a 50 % hlasovacích práv a k tomuto dni činil 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv). Z uvedeného množství připadá 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv) na společnost Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející společnosti Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH jsou držena prostřednictvím následujících společností, které ovládá a jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT činí nejméně 3 % v každém jednotlivém případě: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

7) Společnost Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald, Německo, nám dne 11. září 2013 v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámila, že její podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Německo, překročil ke dni 11. září 2013 prahové hodnoty 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % a 50 % hlasovacích práv a k tomuto dni činil 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv). Z uvedeného množství připadá 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv) na společnost Ahorner Beta Beteiligungs GmbH v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející společnosti Ahorner Beta Beteiligungs GmbH jsou držena prostřednictvím následujících společností, které ovládá a jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT činí nejméně 3 % v každém jednotlivém případě: Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

8) Společnost Louise Daxer-Piech GmbH, Salcburk, Rakousko, nám dne 11. září 2013 v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámila, že její podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Německo, překročil ke dni 11. září 2013 prahové hodnoty 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % a 50 % hlasovacích práv a k tomuto dni činil 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv). Z uvedeného množství připadá 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv) na společnost Louise Daxer-Piech GmbH v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející společnosti Louise Daxer-Piech GmbH jsou držena prostřednictvím následujících společností, které ovládá a jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT činí nejméně 3 % v každém jednotlivém případě: Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

9) Společnost Ahorner Holding GmbH, Salcburk, Rakousko, nám dne 11. září 2013 v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámila, že její podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Německo, překročil ke dni 11. září 2013 prahové hodnoty 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % a 50 % hlasovacích práv a k tomuto dni činil 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv). Z uvedeného množství připadá 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv) na společnost Ahorner Holding GmbH v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející společnosti Ahorner Holding GmbH jsou držena prostřednictvím následujících společností, které ovládá a jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT činí nejméně 3 % v každém jednotlivém případě: Louise Daxer-Piech GmbH, Salcburk, Rakousko; Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

10) Společnost Porsche Wolfgang 1. Beteiligungsverwaltungs GmbH, Stuttgart, Německo, nám dne 16. prosince 2014 v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámila, že její podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Německo, klesl ke dni 15. prosince 2014 pod prahové hodnoty 50 %, 30 %, 25 %, 20 %, 15 %, 10 %, 5 % a 3 % hlasovacích práv a k tomuto dni činil 0 % hlasovacích práv (0 hlasovacích práv).

11) Společnost Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH, Salcburk, Rakousko, nám dne 17. prosince 2014 v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámila, že její podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Německo, překročil ke dni 15. prosince 2014 prahové hodnoty 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % a 50 % hlasovacích práv a k tomuto dni činil 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv). Z uvedeného množství připadá 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv) na společnost Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející společnosti Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH jsou držena prostřednictvím následujících společností, které ovládá a jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT činí nejméně 3 %: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

12) Následující osoby nám dne 15. července 2015 v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámily, že jejich podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Německo, překročil ke dni 14. července 2015 prahové hodnoty 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % a 50 % hlasovacích práv a k tomuto dni činil v každém jednotlivém případě 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv).

- Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Rakousko,
- Dr. Dr. Christian Porsche, Rakousko,
- Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Rakousko

Z uvedeného množství připadá v každém jednotlivém případě 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv) na každou z výše uvedených oznamujících osob v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG. Hlasovací práva náležející oznamujícím osobám jsou v každém případě držena prostřednictvím následujících společností ovládaných oznamujícími osobami, jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT činí v každém jednotlivém případě nejméně 3 %:

Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH, Salzburg; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

13) Společnost Familie Porsche Privatstiftung, Salcburk, Rakousko, nám dne 15. července 2015 v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámila, že její podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Německo, klesl ke dni 14. července 2015 pod prahové hodnoty 50 %, 30 %, 25 %, 20 %, 15 %, 10 %, 5 % a 3 % hlasovacích práv a k tomuto dni činil 0 % hlasovacích práv (0 hlasovacích práv).

14) Společnost Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salcburk, Rakousko, nám dne 15. července 2015 v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámila, že její podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Německo, klesl ke dni 14. července 2015 pod prahové hodnoty 50 %, 30 %, 25 %, 20 %, 15 %, 10 %, 5 % a 3 % hlasovacích práv a k tomuto dni činil 0 % hlasovacích práv (0 hlasovacích práv).

15) Společnost Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salcburk, Rakousko, nám dne 15. července 2015 v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámila, že její podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Německo, překročil ke dni 14. července 2015 prahové hodnoty 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % a 50 % hlasovacích práv a k tomuto dni činil 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv). Z uvedeného množství připadá 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv) na společnost Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející společnosti Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung jsou držena prostřednictvím následujících společností, které ovládá a jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT činí nejméně 3 % v každém jednotlivém případě:

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

16) Následující osoby nám dne 20. července 2015 v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámily, že jejich podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Německo, překročil ke dni 14. července 2015 prahové hodnoty 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % a 50 % hlasovacích práv a k tomuto dni činil v každém jednotlivém případě 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv).

- Dr. Geraldine Porsche, Rakousko,
- Diana Porsche, Rakousko,
- Felix Alexander Porsche, Rakousko.

Z uvedeného množství připadá v každém jednotlivém případě 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv) na každou z výše uvedených oznamujících osob v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG. Hlasovací práva náležející oznamujícím osobám jsou v každém případě držena prostřednictvím následujících společností ovládaných oznamujícími osobami, jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT činí v každém jednotlivém případě nejméně 3 %:

Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

17) Společnost Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH, Salcburk, Rakousko, nám dne 4. srpna 2015 v souladu s § 21 odst. 1 WpHG oznámila, že její podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Německo, překročil ke dni 31. července 2015 prahové hodnoty 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % a 50 % hlasovacích práv a k tomuto dni činil 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv). Z uvedeného množství připadá 50,73 % hlasovacích práv (149 696 681 hlasovacích práv) na společnost Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející společnosti Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH jsou držena prostřednictvím následujících společností, které ovládá a jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT činí nejméně 3 % v každém jednotlivém případě: Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

18) Zveřejnění dle § 26 odst. 1 WpHG ze dne 3 června 2016

1. Informace o emitentovi
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Německo

2. Důvod oznámení
[ ] Nákup/prodej akcií s hlasovacími právy
[X] Nákup/prodej nástrojů
[ ] Změna celkového počtu hlasovacích práv
[ ] Jiný důvod:

3. Údaje o osobě, na kterou se vztahuje oznamovací povinnost

Název/jméno:	Město a země sídla:
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	

4. Akcionář(i) s 3 % nebo více hlasovacích práv, pokud se liší od 3.
Porsche Automobil Holding SE

5. Datum překročení nebo dosažení prahové hodnoty
01.06.2016

6. Hlasovací práva celkem

	Podíl hlasovacích práv spojených s akciemi v % (součet 7.a.)	Podíl hlasovacích práv prostřednictvím nástrojů v % (součet 7.b.1. + 7.b.2.)	Podíly celkem v % (součet 7.a. + 7.b.)	Celkový počet hlasovacích práv emitenta
Výsledný stav	52,22 %	52,22 %	52,22 %	295089818
Předchozí oznámení	50,73 %	n/a%	0,00 %	

7. Oznámené údaje o podílech na hlasovacích právech **a. Hlasovací práva spojená s akciemi (§ 21, 22 WpHG)**				
ISIN	absolutní		hodnoty v %	
	přímé (§ 21 WpHG)	nepřímé (§ 22 WpHG)	přímé (§ 21 WpHG)	nepřímé (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	154093681	0%	52,22 %
Celkem	154093681		**52,22 %**	

b.1. Nástroje ve smyslu § 25 odst. 1 č. 1 WpHG				
Druh nástroje	Datum expirace nebo splatnosti	Doba uplatnění/konverze	Absolutní hlasovací práva	Hlasovací práva v %
				%
		Celkem		**%**

b.2. Nástroje ve smyslu § 25 odst. 1 č. 2 WpHG					
Druh nástroje	Datum expirace nebo splatnosti	Doba uplatnění/konverze	Hotovostní nebo fyzické vypořádání	Absolutní hlasovací práva	Hlasovací práva v %
Smlouva o vkladu	nerelevantní	nerelevantní	fyzické	154093681	52,22 %
			Celkem	**154093681**	**52,22 %**

8. Informace o osobě podléhající oznamovací povinnosti

[ ] Osoba podléhající oznamovací povinnosti (3.) není ovládána a sama neovládá žádný jiný podnik (podniky), který (které) drží přímo či nepřímo podíl v (příslušném) emitentovi (1.).

[X] Úplný řetězec dceřiných společností počínaje nejvyšší ovládající osobou nebo nejvyšším ovládajícím podnikem:

Jméno/název	Podíl hlasovacích práv v % (je-li alespoň 3 %)	Podíl hlasovacích práv prostřednictvím nástrojů v % (je-li alespoň 5 % nebo více)	Celkem (je-li alespoň 5 %)
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	52,22 %	52,22 %
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22 %	%	52,22 %
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22 %	%	52,22 %

9. V případě plné moci podle § 22 odst. 3 WpHG
(možné pouze v případě přiřazení dle § 22 odst. 1 věty 1 č. 6 WpHG)
Datum valné hromady:

Celkový počet hlasovacích práv po valné hromadě: % (odpovídá hlasovacích práv)

19) Zveřejnění dle § 26 odst. 1 WpHG ze dne 3. června 2016

1. Informace o emitentovi
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Německo

2. Důvod oznámení
[ ] Nákup/prodej akcií s hlasovacími právy
[X] Nákup/prodej nástrojů
[ ] Změna celkového počtu hlasovacích práv
[ ] Jiný důvod:

3. Údaje o osobě, na kterou se vztahuje oznamovací povinnost

Název/jméno:	Město a země sídla:
Dr. Wolfgang Porsche	

4. Akcionář(i) s 3 % nebo více hlasovacích práv, pokud se liší od 3.
Porsche Automobil Holding SE

5. Datum překročení nebo dosažení prahové hodnoty
01.06.2016

6. Hlasovací práva celkem

	Podíl hlasovacích práv spojených s akciemi v % (součet 7.a.)	Podíl hlasovacích práv prostřednictvím nástrojů v % (součet 7.b.1. +	Podíly celkem v % (součet 7.a. + 7.b.)	Celkový počet hlasovacích práv emitenta
Výsledný stav (nové)	52,22 %	52,22 %	52,22 %	295089818
Předchozí oznámení	50,76 %	n/a%	0,00 %	

7. Oznámené údaje o podílech na hlasovacích právech **a. Hlasovací práva spojená s akciemi (§ 21, 22 WpHG)**				
ISIN	absolutní		hodnoty v %	
	přímé (§ 21 WpHG)	nepřímé (§ 22 WpHG)	přímé (§ 21 WpHG)	nepřímé (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	154093681	0%	52,22 %
Celkem	**154093681**		**52,22 %**	

b.1. Nástroje ve smyslu § 25 odst. 1 č. 1 WpHG				
Druh nástroje	Datum expirace nebo splatnosti	Doba uplatnění/konverze	Absolutní hlasovací práva	Hlasovací práva v %
				%
		Celkem		**%**

b.2. Nástroje ve smyslu § 25 odst. 1 č. 2 WpHG					
Druh nástroje	Datum expirace nebo splatnosti	Doba uplatnění/konverze	Hotovostní nebo fyzické vypořádání	Absolutní hlasovací práva	Hlasovací práva v %
Smlouva o vkladu	nerelevantní	nerelevantní	fyzické	154093681	52,22 %
			Celkem	**154093681**	**52,22 %**

8. Informace o osobě podléhající oznamovací povinnosti

[ ] Osoba podléhající oznamovací povinnosti (3.) není ovládána a sama neovládá žádný jiný podnik (podniky), který (které) drží přímo či nepřímo podíl v (příslušném) emitentovi (1.).

[X] Úplný řetězec dceřiných společností počínaje nejvyšší ovládající osobou nebo nejvyšším ovládajícím podnikem:

Jméno/název	Podíl hlasovacích práv v % (je-li alespoň 3 %)	Podíl hlasovacích práv prostřednictvím nástrojů v % (je-li alespoň 5 % nebo více)	Celkem (je-li alespoň 5 %)
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	52,22 %	52,22 %
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22 %	%	52,22 %
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22 %	%	52,22 %

9. V případě plné moci podle § 22 odst. 3 WpHG
(možné pouze v případě přiřazení dle § 22 odst. 1 věty 1 č. 6 WpHG)
Datum valné hromady:
Celkový počet hlasovacích práv po valné hromadě: % (odpovídá hlasovacích práv)

20) Zveřejnění dle § 26 odst. 1 WpHG ze dne 17. června 2016

1. Informace o emitentovi
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Německo

2. Důvod oznámení
[ ] Nákup/prodej akcií s hlasovacími právy
[X] Nákup/prodej nástrojů
[ ] Změna celkového počtu hlasovacích práv
[X] Jiný důvod: Oznámení na úrovni koncernu z důvodu vnitřní restrukturalizace

3. Údaje o osobě, na kterou se vztahuje oznamovací povinnost

Název/jméno:	Město a země sídla:
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	

4. Akcionář(i) s 3 % nebo více hlasovacích práv, pokud se liší od 3.
Porsche Automobil Holding SE

5. Datum překročení nebo dosažení prahové hodnoty
15.06.2016

6. Hlasovací práva celkem

	Podíl hlasovacích práv spojených s akciemi v % (součet 7.a.)	Podíl hlasovacích práv prostřednictvím nástrojů v % (součet 7.b.1. + 7.b.2.)	Podíly celkem v % (součet 7.a. + 7.b.)	Celkový počet hlasovacích práv emitenta
Výsledný stav (nové)	52,22 %	0,00 %	52,22 %	295089818
Předchozí oznámení	52,22 %	52,22 %	52,22 %	

7. Oznámené údaje o podílech na hlasovacích právech **a. Hlasovací práva spojená s akciemi (§ 21, 22 WpHG)**				
ISIN	absolutní		hodnoty v %	
	přímé (§ 21 WpHG)	nepřímé (§ 22 WpHG)	přímé (§ 21 WpHG)	nepřímé (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	154093681	0 %	52,22 %
Celkem	**154093681**		**52,22 %**	

b.1. Nástroje ve smyslu § 25 odst. 1 č. 1 WpHG				
Druh nástroje	Datum expirace nebo splatnosti	Doba uplatnění/konverze	Absolutní hlasovací práva	Hlasovací práva v %
				%
		Celkem		**%**

b.2. Nástroje ve smyslu § 25 odst. 1 č. 2 WpHG					
Druh nástroje	Datum expirace nebo splatnosti	Doba uplatnění/konverze	Hotovostní nebo fyzické vypořádání	Absolutní hlasovací práva	Hlasovací práva v %
					%
			Celkem		**%**

8. Informace o osobě podléhající oznamovací povinnosti

[ ] Osoba podléhající oznamovací povinnosti (3.) není ovládána a sama neovládá žádný jiný podnik (podniky), který (které) drží přímo či nepřímo podíl v (příslušném) emitentovi (1.).

[X] Úplný řetězec dceřiných společností počínaje nejvyšší ovládající osobou nebo nejvyšším ovládajícím podnikem:

Jméno/název	Podíl hlasovacích práv v % (je-li alespoň 3 %)	Podíl hlasovacích práv prostřednictvím nástrojů v % (je-li alespoň 5 % nebo více)	Celkem (je-li alespoň 5 %)
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22 %	%	52,22 %
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-HoldingGmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22 %	%	52,22 %

9. V případě plné moci podle § 22 odst. 3 WpHG
(možné pouze v případě přiřazení dle § 22 odst. 1 věty 1 č. 6 WpHG)
Datum valné hromady:
Celkový počet hlasovacích práv po valné hromadě: % (odpovídá hlasovacích práv)

21) Zveřejnění dle § 26 odst. 1 WpHG ze dne 10. listopadu 2017

1. Informace o emitentovi
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Německo

2. Důvod oznámení
[ ] Nákup/prodej akcií s hlasovacími právy
[ ] Nákup/prodej nástrojů
[ ] Změna celkového počtu hlasovacích práv
[X] Jiný důvod: Vyřazení dceřiné společnosti

3. Údaje o osobě, na kterou se vztahuje oznamovací povinnost
Název/jméno: Město a země sídla:
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand Karl Piëch,
Datum narození: 17.04.1937

4. Akcionář(i) s 3 % nebo více hlasovacích práv, pokud se liší od 3.

5. Datum překročení nebo dosažení prahové hodnoty
08.11.2017

6. Hlasovací práva celkem

	Podíl hlasovacích práv spojených s akciemi v % (součet 7.a.)	Podíl hlasovacích práv prostřednictvím nástrojů v % (součet 7.b.1. +	Podíly celkem v % (součet 7.a. + 7.b.)	Celkový počet hlasovacích práv emitenta
Výsledný stav (nové)	0,00 %	0,00 %	0,00 %	295089818
Předchozí oznámení	50,76 %	n/a%	n/a%	

7. Oznámené údaje o podílech na hlasovacích právech
a. Hlasovací práva spojená s akciemi (§ 21, 22 WpHG)

ISIN	absolutní		hodnoty v %	
	přímé (§ 21 WpHG)	nepřímé (§ 22 WpHG)	přímé (§ 21 WpHG)	nepřímé (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	0	0,00 %	0,00 %
Celkem	**0**		**0,00 %**	

b.1. Nástroje ve smyslu § 25 odst. 1 č. 1 WpHG

Druh nástroje	Datum expirace nebo splatnosti	Doba uplatnění/konverze	Absolutní hlasovací práva	Hlasovací práva v %
				%
		Celkem		**%**

b.2. Nástroje ve smyslu § 25 odst. 1 č. 2 WpHG

Druh nástroje	Datum expirace nebo splatnosti	Doba uplatnění/konverze	Hotovostní nebo fyzické vypořádání	Absolutní hlasovací práva	Hlasovací práva v %
					%
			Celkem		**%**

8. Informace o osobě podléhající oznamovací povinnosti

[X] Osoba podléhající oznamovací povinnosti (3.) není ovládána a sama neovládá žádný jiný podnik (podniky), který (které) drží přímo či nepřímo podíl v (příslušném) emitentovi (1.).

[ ] Úplný řetězec dceřiných společností počínaje nejvyšší ovládající osobou nebo nejvyšším ovládajícím podnikem:

Jméno/název	Podíl hlasovacích práv v % (je-li alespoň 3 %)	Podíl hlasovacích práv prostřednictvím nástrojů v % (je-li alespoň 5 % nebo více)	Celkem (je-li alespoň 5 %)

9. V případě plné moci podle § 22 odst. 3 WpHG
(možné pouze v případě přiřazení dle § 22 odst. 1 věty 1 č. 6 WpHG)
Datum valné hromady:
Celkový počet hlasovacích práv po valné hromadě: % (odpovídá hlasovacích práv)

10. Ostatní vysvětlivky:
Toto oznámení o hlasovacích právech se provádí současně se zveřejňujícím účinkem pro společnosti Dipl. Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salcburk, a Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salcburk. V důsledku prodeje a převodu podílu ve společnosti Auto 2015 Beteiligungs GmbH společností Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salcburk, nepřipadají na společnosti Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salcburk, a Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salcburk, již žádná hlasovací práva ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT.

22) Zveřejnění dle § 40 odst. 1 WpHG ze dne 18. prosince 2024

1. Informace o emitentovi
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Německo, 529900NNUPAGGOMPXZ31

2. Důvod oznámení
[ ] Nákup/prodej akcií s hlasovacími právy
[ ] Nákup/prodej nástrojů
[ ] Změna celkového počtu hlasovacích práv
[X] Jiný důvod: Vyřazení dceřiné společnosti

3. Údaje o osobě, na kterou se vztahuje oznamovací povinnost
Fyzická osoba (jméno, příjmení): Hans-Peter Ing. Porsche
Datum narození: 29.10.1940

4. Akcionář(i) s 3 % nebo více hlasovacích práv, pokud se liší od 3.

5. Datum překročení nebo dosažení prahové hodnoty
18.12.2024

6. Hlasovací práva celkem

	Podíl hlasovacích práv spojených s akciemi v % (součet 7.a.)	Podíl hlasovacích práv prostřednictvím nástrojů v % (součet 7.b.1. +	Podíly celkem v % (součet 7.a. + 7.b.)	Celkový počet hlasovacích práv emitenta
Nová	0,00 %	0,00 %	0,00 %	295089818
Předchozí oznámení	50,73 %	0 %	n/a%	/

7. Oznámené údaje o podílech na hlasovacích právech
a. Hlasovací práva spojená s akciemi (§ 33, 34 WpHG)

ISIN	absolutní		hodnoty v %	
	přímé (§ 33 WpHG)	nepřímé (§ 33 WpHG)	přímé (§ 33 WpHG)	nepřímé (§ 33 WpHG)
DE0007664005	0	0	0,00 %	0,00 %
Celkem	**0**		**0,00 %**	

b.1. Nástroje ve smyslu § 38 odst. 1 č. 1 WpHG

Druh nástroje	Datum expirace nebo splatnosti	Doba uplatnění/konverze	Absolutní hlasovací práva	Hlasovací práva v %
			0	0,00 %
		Celkem	**0**	**0,00 %**

b.2. Nástroje ve smyslu § 38 odst. 1 č. 2 WpHG

Druh nástroje	Datum expirace nebo splatnosti	Doba uplatnění/konverze	Hotovostní nebo fyzické vypořádání	Absolutní hlasovací práva	Hlasovací práva v %
				0	0,0 %
			Celkem	0	**0,0 %**

8. Informace o osobě podléhající oznamovací povinnosti

[X] Osoba podléhající oznamovací povinnosti není ovládána a sama neovládá žádný jiný podnik (podniky), který (které) drží přímo či nepřímo podíl v (příslušném) emitentovi (1.).

[ ] Úplný řetězec dceřiných společností počínaje nejvyšší ovládající osobou nebo nejvyšším ovládajícím podnikem:

Jméno/název	Podíl hlasovacích práv v % (je-li alespoň 3 %)	Podíl hlasovacích práv prostřednictvím nástrojů v % (je-li alespoň 5 % nebo více)	Celkem (je-li alespoň 5 %)

9. V případě plné moci podle § 34 odst. 3 WpHG
(pouze v případě přiřazení hlasovacích práv v souladu s § 34 odst. 1 věta první č. 6 WpHG)
Datum valné hromady:
Celkový podíl hlasovacích práv (6.) po valné hromadě:

Podíl hlasovacích práv	Podíl nástrojů	Celkem

%	%	%

10. Ostatní vysvětlivky:

Katar

Obdrželi jsme následující oznámení:

(1) V souladu s čl. 21 odst. 1 WpHG tímto oznamujeme jménem Státu Katar, jednajícího prostřednictvím Katarského investičního úřadu, Dauhá, Katar, že jeho nepřímá hlasovací práva ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) přesáhla dne 17. prosince 2009 prahovou hodnotu 10 % a k tomuto datu činila 13,71 % hlasovacích práv společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft (40 440 274 hlasovacích práv)

(i) z čehož 6,93 % (20 429 274 hlasovacích práv) bylo získáno uplatněním finančních nástrojů ve smyslu § 25 odst. 1 věty první WpHG společností Qatar Holding LLC k uvedenému datu, na jejichž základě vzniká právo nabýt akcie společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft, a

(ii) všechna připadají Státu Katar v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

(b) přesáhla dne 18. prosince 2009 prahovou hodnotu 15 % a k tomuto datu činila 17,00 % hlasovacích práv společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft (50 149 012 hlasovacích práv)

(i) z čehož 3,29 % (9 708 738 hlasovacích práv) bylo získáno uplatněním finančních nástrojů ve smyslu § 25 odst. 1 věty první WpHG společností Qatar Holding LLC k uvedenému datu, na jejichž základě vzniká právo nabýt akcie společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft, a

(ii) všechna připadají Státu Katar v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející Státu Katar podle písmen a) a b) výše jsou držena prostřednictvím následujících společností, které ovládá a jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft činí nejméně 3 % v každém jednotlivém případě:

(aa) Qatar Investment Authority, Doha, Katar;
(bb) Qatar Holding LLC, Doha, Katar;
(cc) Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Lucemburk, Lucembursko;
(dd) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, Nizozemí.

(2) V souladu s čl. 21 odst. 1 WpHG tímto oznamujeme jménem Katarského investičního úřadu, Dauhá, Katar, že jeho nepřímá hlasovací práva ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) přesáhla dne 17. prosince 2009 prahovou hodnotu 10 % a k tomuto datu činila 13,71 % hlasovacích práv společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft (40 440 274 hlasovacích práv)

(i) z čehož 6,93 % (20 429 274 hlasovacích práv) bylo získáno uplatněním finančních nástrojů ve smyslu § 25 odst. 1 věty první WpHG společností Qatar Holding LLC k uvedenému datu, na jejichž základě vzniká právo nabýt akcie společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft, a

(ii) všechna připadají Katarskému investičnímu úřadu v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

(b) přesáhla dne 18. prosince 2009 prahovou hodnotu 15 % a k tomuto datu činila 17,00 % hlasovacích práv společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft (50 149 012 hlasovacích práv)

(i) z čehož 3,29 % (9 708 738 hlasovacích práv) bylo získáno uplatněním finančních nástrojů ve smyslu § 25 odst. 1 věty první WpHG společností Qatar Holding LLC k uvedenému datu, na jejichž základě vzniká právo nabýt akcie společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft, a

(ii) všechna připadají Katarskému investičnímu úřadu v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející Katarskému investičnímu úřadu podle písmen a) a b) výše jsou držena prostřednictvím společností uvedených v bodě (1) (bb) až (dd), které ovládá a jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft činí nejméně 3 % v každém jednotlivém případě.

(3) V souladu s čl. 21 odst. 1 WpHG tímto oznamujeme jménem společnosti Qatar Holding LLC, Dauhá, Katar, že její přímá hlasovací práva ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) přesáhla dne 17. prosince 2009 prahovou hodnotu 10 % a k tomuto datu činila 13,71 % hlasovacích práv společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft (40 440 274 hlasovacích práv)

(i) z čehož 6,93 % (20 429 274 hlasovacích práv) bylo získáno uplatněním finančních nástrojů ve smyslu § 25 odst. 1 věty první WpHG k uvedenému datu, na jejichž základě vzniká právo nabýt akcie společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft, a

(ii) z čehož 6,78 % (20 011 000 hlasovacích práv) připadá společnosti Qatar Holding LLC v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

(b) přesáhla dne 18. prosince 2009 prahovou hodnotu 15 % a k tomuto datu činila 17,00 % hlasovacích práv společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft (50 149 012 hlasovacích práv)

(i) z čehož 3,29 % (9 708 738 hlasovacích práv) bylo získáno uplatněním finančních nástrojů ve smyslu § 25 odst. 1 věty první WpHG k uvedenému datu, na jejichž základě vzniká právo nabýt akcie společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft, a

(ii) z čehož 6,78 % (20 011 000 hlasovacích práv) připadá společnosti Qatar Holding LLC v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející společnosti Qatar Holding LLC podle písmen a) a b) výše jsou držena prostřednictvím společností uvedených v bodě (1) (cc) až (dd), které ovládá a jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft činí nejméně 3 % v každém jednotlivém případě.

Obdrželi jsme následující oznámení:

(1) V souladu s § 21 odst. 1 WpHG tímto oznamujeme jménem společnosti Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Lucembursko, že její nepřímá hlasovací práva ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft přesáhla dne 18. prosince 2009 prahové hodnoty 10 % a 15 % a k tomuto datu činila 17,00 % hlasovacích práv společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft (50 149 012 hlasovacích práv), přičemž všechna připadají společnosti Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející společnosti Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. jsou držena prostřednictvím následujících společností, které ovládá a jejichž podíl na hlasovacích právech ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft činí nejméně 3 % v každém jednotlivém případě:
(a) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, Nizozemí;
(b) Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Německo.

(2) V souladu s § 21 odst. 1 WpHG tímto oznamujeme jménem společnosti Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, Nizozemsko, že její nepřímá hlasovací práva ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft přesáhla dne 18. prosince 2009 prahové hodnoty 10 % a 15 % a k tomuto datu činila 17,00 % hlasovacích práv společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft (50 149 012 hlasovacích práv), přičemž všechna připadají společnosti Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. v souladu s § 22 odst. 1 věta první č. 1 WpHG.

Hlasovací práva náležející společnosti Qatar Holding Netherlands B.V. jsou držena prostřednictvím společnosti uvedené v bodě (1) (b), kterou ovládá a jejíž podíl na hlasovacích právech ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft činí nejméně 3 %.

(3) V souladu s § 21 odst. 1 WpHG tímto oznamujeme jménem společnosti Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Německo, že její přímá hlasovací práva ve společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft přesáhla dne 18. prosince 2009 prahové hodnoty 3 %, 5 %, 10 % a 15 % a k tomuto datu činila 17,00 % hlasovacích práv společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft (50 149 012 hlasovacích práv).

Dolní Sasko

Dne 2. ledna 2025 nám spolková země Dolní Sasko oznámila, že ke dni 31. prosince 2024 vlastní celkem 59 022 670 kmenových akcií a 50 prioritních akcií společnosti Volkswagen AG. Z kmenových akcií drží 800 kmenových akcií VW přímo a 59 021 870 kmenových akcií nepřímo prostřednictvím společnosti Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH (HanBG), která je vlastněna spolkovou zemí Dolní Sasko.

48. Německý kodex správy a řízení společností

Představenstvo a dozorčí rada společnosti Volkswagen AG učinily 15. listopadu 2024 prohlášení podle § 161 AktG (německý zákon o akciových společnostech) o souladu s Německým kodexem správy a řízení společností a trvale jej zpřístupnili akcionářům na webové stránce www.volkswagen-group.com/declaration.

Představenstvo a dozorčí rada společnosti TRATON SE v prosinci 2024 rovněž učinily prohlášení o souladu s Německým kodexem správy a řízení společností a trvale jej zpřístupnily akcionářům na webové stránce https://ir.traton.com/websites/traton/English/5000/corporate-governance.html.

Představenstvo a dozorčí rada společnosti Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG rovněž učinily v prosinci 2024 prohlášení o souladu s Německým kodexem správy a řízení společností a trvale jej zpřístupnily akcionářům na webové stránce https://investorrelations.porsche.com/en/corporate-governance.

49. Odměny představenstva a dozorčí rady

Celkové odměny poskytnuté členům představenstva činily 49,2 mil. € (2023: 51,1 mil. €).

V rámci plánu odměňování na základě výkonnostních akcií bylo aktivním členům představenstva za účetní období roku 2024 přiděleno 201 434 výkonnostních akcií (2023: 169 465), jejichž hodnota k datu přidělení činila 19,9 mil. € (2023: 18,8 mil. €).

Celkové odměny poskytnuté členům dozorčí rady činily 7,8 mil. € (2023: 7,5 mil. €).

Penzijní nároky a požitky bývalých členů představenstva

Bývalým členům představenstva a jejich pozůstalým bylo poskytnuto 0,0 mil. € (2023: 10,4 mil. €). Rezervy na penze pro tento okruh osob činily 265,2 mil. € (2023: 290,3 mil. €).

Individuální odměny členů představenstva a dozorčí rady jsou uvedeny ve zprávě o odměňování konsolidované výroční zprávy. Zde je také uvedeno podrobné hodnocení jednotlivých složek odměny.

Wolfsburg, 25. února 2025

Volkswagen Aktiengesellschaft
Představenstvo

Prohlášení statutárního orgánu

Prohlašujeme dle nejlepšího vědomí, že konsolidovaná účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz finanční pozice a výsledku hospodaření koncernu v souladu s příslušnými účetními standardy a že konsolidovaná výroční zpráva prezentuje vývoj činnosti včetně výsledku hospodaření a situace koncernu tak, že podává věrný obraz a popisuje významné příležitosti a rizika budoucího vývoje koncernu.

Wolfsburg, 25. února 2025

Volkswagen Aktiengesellschaft
Představenstvo

Oliver Blume	Arno Antlitz	Ralf Brandstätter
Gernot Döllner	Manfred Döss	Gunnar Kilian
Thomas Schäfer	Thomas Schmall-von Westerholt	Hauke Stars

Zpráva nezávislého auditora

Po dokončení auditu jsme dne 7. března 2025 vydali výrok bez výhrad v německém jazyce. Následující text je překladem tohoto výroku (německé znění je závazné):

Pro společnost VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

ZPRÁVA AUDITORA O AUDITU KONSOLIDOVANÉ ÚČETNÍ ZÁVĚRKY A KONSOLIDOVANÉ VÝROČNÍ ZPRÁVY

Výroky auditora

Provedli jsme audit konsolidované účetní závěrky společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, a jejích dceřiných společností (dále jen „Skupina"), která se skládá z konsolidovaného výkazu zisku a ztráty a konsolidovaného výkazu o úplném výsledku za účetní období od 1. ledna do 31. prosince 2024, konsolidovaného výkazu o finanční situaci k 31. prosinci 2024, konsolidovaného výkazu změn vlastního kapitálu a konsolidovaného výkazu o peněžních tocích za účetní období od 1. ledna do 31. prosince 2024, a přílohy ke konsolidované účetní závěrce, včetně významných (materiálních) informací o účetních pravidlech. Dále jsme ověřili konsolidovanou výroční zprávu zahrnutou ve výroční zprávě společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT za účetní období od 1. ledna do 31. prosince 2024. Části konsolidované výroční zprávy uvedené v příloze a informace, které tam společnost uvedla mimo výroční finanční zprávu, na něž se odkazuje v konsolidované výroční zprávě, jsme v souladu s německými zákonnými předpisy po obsahové stránce neověřovali.

Podle našeho názoru na základě poznatků, k nimž jsme dospěli při provádění auditu

- odpovídá přiložená konsolidovaná účetní závěrka ve všech významných (materiálních) ohledech IFRS vydaným Radou pro mezinárodní účetní standardy (IASB) ve znění přijatém EU a dále německým zákonným předpisům, které se aplikují podle § 315e odst. 1 HGB, a podává s přihlédnutím k těmto předpisům věrný a poctivý obraz finanční pozice Skupiny k 31. prosinci 2024 a výsledku jejího hospodaření za účetní období od 1. ledna do 31. prosince 2024 a
- přiložená konsolidovaná výroční zpráva podává celkově pravdivý obraz situace Skupiny. Ve všech významných (materiálních) ohledech je tato konsolidovaná výroční zpráva v souladu s konsolidovanou účetní závěrkou, německými zákonnými předpisy a pravdivě zobrazuje příležitosti a rizika budoucího vývoje. Nevyjadřujeme výrok k částem konsolidované výroční zprávy uvedeným v příloze.

Podle § 322 odst. 3 věty 1 HGB prohlašujeme, že v rámci našeho auditu jsme nezjistili námitky proti řádnému sestavení konsolidované účetní závěrky a konsolidované výroční zprávy.

Základy pro výroky

Audit konsolidované účetní závěrky a konsolidované výroční zprávy jsme provedli v souladu s ustanoveními § 317 HGB a nařízení EU o specifických požadavcích na povinný audit subjektů veřejného zájmu (č. 537/2014, dále „EU-APrVO") s přihlédnutím k německým zásadám řádného provádění auditu vydaným orgánem Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW). Naše odpovědnost stanovená těmito předpisy a zásadami je podrobněji popsána v naší zprávě auditora v oddíle Odpovědnost auditora za audit konsolidované účetní závěrky a konsolidované výroční zprávy. V souladu s evropskými a německými účetními a profesními předpisy jsme na členech Skupiny nezávislí a splnili jsme také ostatní německé profesní povinnosti v souladu s těmito požadavky. V souladu s čl. 10 odst. 2 písm. f) EU-APrVO dále prohlašujeme, že jsme neposkytli žádné zakázané neauditorské služby uvedené v čl. 5

odst. 1 EU-APrVO. Domníváme se, že důkazní informace, které jsme shromáždili, poskytují dostatečný a vhodný základ pro vyjádření našeho výroku ke konsolidované účetní závěrce a konsolidované výroční zprávě.

Hlavní záležitosti auditu konsolidované účetní závěrky

Hlavní záležitosti auditu jsou takové záležitosti, které byly podle našeho odborného úsudku při auditu konsolidované účetní závěrky za období od 1. ledna do 31. prosince 2024 nejvýznamnější. Těmito záležitostmi jsme se zabývali v kontextu auditu konsolidované účetní závěrky jako celku a v souvislosti s vyjádřením výroku k této závěrce. Samostatný výrok k těmto záležitostem nevyjadřujeme.

Níže popisujeme hlavní záležitosti auditu:

1. ÚČTOVÁNÍ REZERV NA PROBLEMATIKU DIESELOVÝCH MOTORŮ

Důvody pro označení jako hlavní záležitost auditu

Na základě skutečností, které indikovaly nesrovnalosti ohledně výfukových emisí u dieselových motorů v určitých vozidlech koncernu Volkswagen, zahájily správní úřady mnoha zemí (především v Evropě, USA a Kanadě) v minulých letech šetření, která nejsou v plném rozsahu skončena.

Vlastní a úřední zjištění vedla Volkswagen k přijetí různých opatření ohledně dotčených vozidel v různých zemích. Tato opatření zahrnují úpravy hardwaru a softwaru, zpětné odkupy vozidel, předčasné ukončení leasingů a částečně finanční vyrovnání s majiteli vozidel. Hardwarová a softwarová opatření byla k rozvahovému dni téměř ukončena. Rezervy tvořené v souvislosti s problematikou dieselových motorů zahrnují především rezervy na rizika vyplývající ze správních a civilněprávních řízení. Navíc existují právní rizika z dalších trestněprávních a správních řízení a civilněprávních žalob podávaných zejména zákazníky a majiteli cenných papírů.

K 31. prosinci 2024 vytvořené rezervy a v příloze ke konsolidované účetní závěrce vykázané podmíněné závazky jsou v důsledku pokračujících rozsáhlých trestněprávních a správních šetření a řízení, komplexního charakteru skutkového stavu, v důsledku vývoje judikatury a podmínek na trhu s ojetými vozidly zatíženy výrazným rizikem odhadu. Zda a jaké výši mají být v souvislosti s právními riziky spojenými s problematikou dieselových motorů tvořeny rezervy a zveřejňovány podmíněné závazky, je ovlivněno značnou měrou dohady a předpoklady statutárního orgánu. Jak se uvádí v příloze ke konsolidované účetní závěrce, zohlednil statutární orgán při odhadech a předpokladech především skutečnost, že výsledky různých opatření, která byla přijata k objasnění problematiky dieselových motorů a v mezidobí byla převážně ukončena, nadále nepotvrdily, že členové představenstva společnosti před létem roku 2015 věděli o vědomé manipulaci s řídícím softwarem.

Vzhledem k výši částek souvisejících účetních opatření a rozsahu předpokladů a uvážení statutárního orgánu byla tato skutečnost v rámci našeho auditu jednou z nejpodstatnějších záležitostí.

Auditorský postup

Za účelem posouzení uznání a ocenění rezerv na právní rizika a zveřejnění podmíněných závazků v souvislosti s problematikou dieselových motorů jsme v rámci rizikově zaměřeného výběru podstatných postupů hodnotili jak dostupná správní rozhodnutí a rozsudky soudů, tak výstupy a stanoviska odborníků pověřených statutárním orgánem koncernu Volkswagen. Navíc jsme s přizváním vlastních právních a forenzních odborníků pravidelně vedli rozhovory s právním oddělením a externími advokáty pověřenými statutárním orgánem koncernu Volkswagen, abychom si nechali objasnit aktuální vývoj a důvody, které vedly k odhadům ohledně probíhajících řízení. Konfirmace vyžádané od externích advokátů jsme porovnali s odhady rizik učiněnými statutárním orgánem. Za účelem hodnocení úplnosti rezerv a podmíněných závazků jsme navíc pravidelně prověřovali veřejně dostupné informace jako např. zprávy ve sdělovacích prostředcích.

Množstevní a hodnotovou strukturu rezerv a podmíněných závazků v souvislosti s konkrétními skutečnostmi jsme prověřili výběrovým způsobem na základě doručených žalobních spisů, uzavřených smírů a vydaných rozsudků. Dále jsme ve vztahu k hodnotové struktuře porovnali aktuální odhady statutárního orgánu s hodnotami na základě zkušeností z minulosti, pokud byly pozorovatelné. V případě významných přídělů do rezerv jsme analyzovali, do jaké míry jsou příděly založeny na nových skutečnostech, resp. změnách v parametrech odhadu a vyžádali si odpovídající doklady. Za účelem analýzy významných čerpání rezerv jsme získali přehled o zřízených procesních kontrolách a výběrovým způsobem ověřili, zda příslušné čerpání odpovídalo uzavřeným smírům, resp. vyneseným rozsudkům a zda proběhly příslušné platby.

Na základě našich auditorských postupů jsme nezjistili nedostatky ohledně účtování rezerv na problematiku dieselových motorů.

Odkaz na příslušná zveřejnění

Prezentované informace a prohlášení podaná v souvislosti s problematikou dieselových motorů jsou obsaženy včetně komentáře k příčinám, stavu znalostí členů představenstva a dopadům na tuto závěrku v příloze ke konsolidované účetní závěrce v bodech „Významné události“, „Pravidla účtování a oceňování“ v části pojednávající o odhadech a úsudcích vedení a „Komentář k rozvaze“ číslo 30 „Dlouhodobé a krátkodobé ostatní rezervy“, číslo 38 „Podmíněné závazky“ a číslo 39 „Právní spory“ a v konsolidované výroční zprávě v kapitolách „Rizika a příležitosti“, oddíl „Právní rizika“, pododdíl „Problematika dieselových motorů“.

2. SNÍŽENÍ HODNOTY GOODWILLŮ A POŘÍZENÝCH ZNAČEK

Důvody pro označení jako hlavní záležitost auditu

Výsledek určení možného snížení hodnoty goodwillů a pořízených značek v rámci prováděného testování na snížení hodnoty závisí do značné míry na tom, jak statutární orgán odhadne budoucí peněžní přítoky a určí používané diskontní sazby. Zpětně získatelná částka penězotvorných jednotek se určuje obecně na základě hodnoty z užívání s použitím modelů diskontovaných peněžních toků.

V podmínkách pokračující transformace hlavní činnosti směrem k elektromobilitě a digitalizaci, v podmínkách přechodu k autonomně řízeným vozidlům a stupňujících se ekologickoprávních požadavků existují nejistoty, které musí být brány v potaz při odhadu budoucích tržních podílů koncernu Volkswagen, marží dosažitelných u bateriových elektromobilů, jakož a dlouhodobých měr tempa růstu. V úvahu je třeba vzít také nejistotu týkající se možného zpoždění v zavádění elektromobility a vysokou úroveň konkurence v Číně. Odhady statutárního orgánu jsou spojeny s riziky a mohou být revidovány s ohledem na měnící se ekologickoprávní požadavky a tržní podmínky.

Statutární orgán má navíc prostor pro uvážení při stanovení penězotvorných jednotek pro účely testování na snížení hodnoty, stanovení používaných diskontních sazeb a předpokládaných dlouhodobých měr tempa růstu.

S ohledem na výše uvedené, na významnost goodwillů a pořízených značek ve vztahu k bilanční sumě, komplexitě jejich oceňování a daného prostoru pro uvážení bylo testování na snížení hodnoty goodwillů a pořízených značek v rámci našeho auditu jednou z nejpodstatnějších záležitostí.

Auditorský postup

V rámci našeho auditu jsme s přizváním oceňovacích znalců posoudili mimo jiné metodický postup provádění testů na snížení hodnoty na základě odpovídajících pravidel standardu IAS 36. Při tom jsme prověřili početní správnost použitých oceňovacích modelů.

Na základě interního výkaznictví koncernu Volkswagen jsme posoudili, zda z hlediska pořízených značek představují značky nejnižší úroveň v koncernu Volkswagen, které do značné míry nezávisle na sobě generují peněžní přítoky, a zda jsou goodwilly pro účely interního řízení monitorovány na úrovni značek.

Analyzovali jsme proces plánování zavedený v koncernu Volkswagen i proces testování snížení hodnoty a zhodnotili kontroly implementované v jednotlivých procesech z hlediska jejich efektivnosti. Analyzovali jsme také kontrolní mechanismy zavedené za účelem sladění plánování penězotvorných jednotek s plánováním koncernu. Jako východisko jsme porovnali hodnoty pětiletého provozního plánování koncernu Volkswagen sestaveného statutárním orgánem s plánovanými hodnotami použitými při testování na snížení hodnoty. Dále jsme posoudili, do jaké míry mají být do stanovení hodnoty z užívání zahrnuta opatření přijatá po rozvahovém dni a obsažená v plánování koncernu. Významné premisy plánů pro vybrané značky, kterým jsou přiřazeny významné goodwilly a pořízené značky, jsme prodiskutovali se statutárním orgánem a za účelem zhodnocení přesnosti plánování jsme provedli srovnání s výsledky a peněžními přítoky realizovanými v minulosti.

Při ověřování věrohodnosti vstupních dat testů na snížení hodnoty jsme provedli mimo jiné srovnání s obecnými a odvětvově specifickými tržními očekáváními, na nichž jsou založeny očekávané peněžní přítoky. Navíc jsme analyzovali očekávání ohledně vývoje tržních podílů vozidel s bateriovým elektrickým pohonem, očekávání vývoje tržních podílů koncernu Volkswagen jako celku, jakož i dopady na plánované investice a jejich nepřímé dopady na udržitelné peněžní přítoky očekávané statutárním orgánem.

S ohledem na sesouhlasení střednědobých a dlouhodobých plánů jsme zhodnotili věrohodnost uvažovaných měr tempa růstu srovnáním s pozorovatelnými hodnotami. Ke zhodnocení použitých diskontních sazeb a měr tempa růstu jsme analyzovali při jejich určení použité parametry na základě veřejně dostupných informací a prověřili jsme určení s ohledem na metodické požadavky standardu IAS 36.

Dále jsme zhodnotili analýzy citlivosti nastavené statutárním orgánem, abychom mohli odhadnout potenciální riziko snížení hodnoty u jedné potenciální změny jednoho z významných předpokladů ocenění.

Na základě našich auditorských postupů jsme nezjistili nedostatky ohledně snížení hodnoty goodwillů a pořízených značek.

Odkaz na příslušná zveřejnění

Ohledně použitých pravidel účtování a oceňování goodwillů a pořízených značek odkazujeme na bod přílohy ke konsolidované účetní závěrce „Pravidla účtování a oceňování“, část pojednávající o nehmotných aktivech. Co se týče souvisejících zveřejnění k úsudkům statutárního orgánu a ke zdrojům nejistoty v odhadech a zveřejnění goodwillů a pořízených značek, odkazujeme na body přílohy ke konsolidované účetní závěrce „Pravidla účtování a oceňování“, část pojednávající o odhadech a úsudcích vedení a „Komentář k výkazu o finanční pozici“ číslo 12 „Nehmotná aktiva“. V konsolidované výroční zprávě odkazujeme na kapitolu „Rizika a příležitosti“, oddíl „Rizika a příležitosti“, pododdíl „Rizika spojená se snížením hodnoty goodwillu, resp. značek a s účastmi“.

3. UZNÁNÍ A SNÍŽENÍ HODNOTY NÁKLADŮ NA VÝVOJ

Důvody pro označení jako hlavní záležitost auditu

Významné předpoklady pro uznání nákladů na vývoj jako aktiv jsou proveditelnost projektů vývoje (mj. možnost technické realizace, úmysl realizovat výrobu a schopnost užívání) a očekávané vytvoření budoucích ekonomických užitků. Na základě technologické transformace koncernu Volkswagen a s tím spojených nových vývojových segmentů (mj. vysokými investicemi do elektromobility, softwaru a autonomního řízení) vzrůstá komplexita projektů výzkumu a vývoje. Hodnocení proveditelnosti projektu hraje v této souvislosti stále důležitější roli a je zatíženo stále větším uvážením.

Dokud nedochází k odpisování aktivovaných nákladů na vývoj, musí se pro tyto náklady nejméně jednou ročně jako součást příslušné penězotvorné jednotky provést test na snížení hodnoty na úrovni značek definovaných jako penězotvorné jednotky. Předpoklad vytvoření budoucích ekonomických užitků a výsledek testu na snížení hodnoty aktivovaných nákladů na vývoj v rámci prováděných analýz a testů na snížení hodnoty závisí do značné míry na tom, jak statutární orgán odhadne budoucí peněžní přítoky a určí používané diskontní sazby. Zpětně získatelná částka penězotvorných jednotek se určuje obecně na základě hodnoty z užívání s použitím modelů diskontovaných peněžních toků.

V podmínkách pokračující transformace hlavní činnosti směrem k elektromobilitě a digitalizaci, v podmínkách přechodu k autonomně řízeným vozidlům a stupňujících se ekologickoprávních požadavků existují nejistoty, které musí být brány v potaz při odhadu budoucích tržních podílů koncernu Volkswagen, marží dosažitelných u bateriových elektromobilů, jakož a dlouhodobých měr tempa růstu. V úvahu je třeba vzít také nejistotu týkající se možného zpoždění v zavádění elektromobility a vysokou úroveň konkurence v Číně. Odhady statutárního orgánu jsou spojeny s riziky a mohou být revidovány s ohledem na měnící se ekologickoprávní požadavky a tržní podmínky.

Statutární orgán má navíc prostor pro uvážení při stanovení penězotvorných jednotek pro účely testování na snížení hodnoty, stanovení používaných diskontních sazeb a předpokládaných dlouhodobých měr tempa růstu.

S ohledem na výše uvedené, na významnost aktivovaných nákladů na vývoj ve vztahu k bilanční sumě, výši celkových nákladů na výzkum a vývoj a úsudek uplatněný v procesu oceňování, bylo uznání nákladů na vývoj a testování na snížení hodnoty v rámci našeho auditu jednou z nejpodstatnějších záležitostí.

Auditorský postup

V rámci našeho auditu jsme hodnotili proces rozlišování nákladů na výzkum a nákladů na vývoj, především s ohledem na podmínky aktivace. V této souvislosti jsme prováděli analytické postupy jako např. srovnání projektového rozpočtu a hranic pro aktivaci a prohlédli doklady k dokumentaci proveditelnosti projektu a testovali procesní kontroly v dílčích oblastech. Kromě toho jsme hodnotili aktivační kritérium budoucích ekonomických užitků na základě předpokladů ohledně peněžních přítoků příslušné peněžotvorné jednotky, které jsou aktivované výkony vývoje přiřazeny.

Navíc jsme s přizváním oceňovacích znalců posoudili mimo jiné metodický postup určení relevantních peněžotvorných jednotek a provádění testů na snížení hodnoty na základě odpovídajících pravidel standardu IAS 36. Při tom jsme prověřili početní správnost použitých oceňovacích modelů.

Analyzovali jsme proces plánování zavedený v koncernu Volkswagen a zhodnotili kontroly implementované v jednotlivých procesech z hlediska jejich efektivnosti. Jako východisko jsme porovnali hodnoty pětiletého provozního plánování koncernu Volkswagen sestaveného statutárním orgánem s plánovanými hodnotami použitými při testování na snížení hodnoty. Dále jsme posoudili, do jaké míry mají být do stanovení hodnoty z užívání zahrnuta opatření přijatá po rozvahovém dni a obsažená v plánování koncernu. Významné premisy plánů pro značky, které jsme vybrali do vzorku a které mají aktivované významné náklady na vývoj, jsme prodiskutovali se statutárním orgánem a za účelem zhodnocení přesnosti plánování jsme provedli srovnání s výsledky a peněžními přítoky realizovanými v minulosti. Při ověřování věrohodnosti vstupních dat testů na snížení hodnoty jsme provedli mimo jiné srovnání s obecnými a odvětvově specifickými tržními očekáváními, na nichž jsou založeny očekávané peněžní přítoky. Navíc jsme analyzovali očekávání ohledně vývoje tržních podílů vozidel s bateriovým elektrickým pohonem a dopady na plánované investice a jejich nepřímé dopady na udržitelné peněžní přítoky očekávané statutárním orgánem.

S ohledem na sesouhlasení střednědobých a dlouhodobých plánů jsme zhodnotili věrohodnost uvažovaných měr tempa růstu srovnáním s pozorovatelnými hodnotami. Ke zhodnocení použitých diskontních sazeb a měr tempa růstu jsme analyzovali při jejich určení použité parametry na základě veřejně dostupných informací a prověřili jsme určení s ohledem na metodické požadavky standardu IAS 36.

Dále jsme zhodnotili analýzy citlivosti nastavené statutárním orgánem, abychom mohli odhadnout potenciální riziko snížení hodnoty u jedné potenciální změny jednoho z významných předpokladů ocenění.

Na základě našich auditorských postupů jsme nezjistili nedostatky ohledně uznání a snížení hodnoty aktivovaných nákladů na vývoj.

Odkaz na příslušná zveřejnění

Ohledně použitých pravidel účtování a oceňování aktivovaných nákladů na vývoj odkazujeme na bod přílohy ke konsolidované účetní závěrce „Pravidla účtování a oceňování“ v rámci nehmotných aktiv. Co se týče souvisejících zveřejnění k úsudkům statutárního orgánu a ke zdrojům nejistoty v odhadech a zveřejnění aktivovaných nákladů na vývoj, odkazujeme na body přílohy ke konsolidované účetní závěrce „Pravidla účtování a oceňování“, část pojednávající o odhadech a úsudcích vedení a „Komentář k rozvaze“ číslo 12 „Nehmotná aktiva“.

4. ÚPLNOST A OCENĚNÍ REZERV NA ZÁVAZKY ZE ZÁRUK

Důvody pro označení jako hlavní záležitost auditu

Výpočet závazků z reklamačních nároků se provádí na základě odhadovaného škodního průběhu a kulancí. Jestliže se očekávají mimořádná individuální technická rizika, provádí se samostatný odhad, zda a případně v jakém rozsahu budou nezbytná opatření k jejich eliminaci a zda, resp. v jakém rozsahu se budou muset tvořit odpovídající rezervy.

Výše rezerv na závazky ze záruk je celkově podstatná. Navíc vedle obecného uvážení při volbě oceňovacích technik a odhadu závazků existují ve zvýšené míře nejistoty odhadu na základě stoupajícího podílu hybridů a vozidel s bateriovým elektrickým pohonem, u nichž je málo historických dat o poruchovosti. Vzhledem k výši rezerv a prostor pro uvážení při oceňování byla úplnost a ocenění rezerv na závazky ze záruk v rámci našeho auditu jednou z nejpodstatnějších záležitostí.

Auditorský postup

Co se týče účtování rezerv na závazky ze záruk, zabývali jsme se procesy zaúčtování dosavadních škodních událostí, procesy zjišťování a oceňování odhadovaného budoucího škodního průběhu a procesy tvorby rezerv a v dílčích oblastech jsme provedli testy kontrol.

Vzhledem k nejistotě ve vztahu k odhadovanému budoucímu škodnímu průběhu jsme s pomocí analýz na základě historických dat zhodnotili oceňovací předpoklady, především ohledně očekávané míry poruchovosti na vozidlo, a souvisejících nákladů. V případě nedostatečných dat na základě zkušeností jsme prověřili relevantní předpoklady statutárního orgánu a verifikovali je na základě historických dat dostupných pro srovnatelné skutečnosti. Pomocí základu pro kalkulaci odvozeného z historických dat jsme prověřili náklady na vozidlo odhadované na očekávané škodní události. Za účelem hodnocení úplnosti rezerv jsme navíc sesouhlasili počet prodaných vozidel použitý pro tvorbu rezerv s údaji o objemu prodeje. Schéma pro kalkulaci rezerv včetně odúročení jsme prověřili metodicky a matematicky.

V případě významných individuálních technických rizik jsme zhodnotili jejich očekávanou poruchovost a výpočet očekávaných nákladů na jednotku, resp. vozidlo na základě dokumentací o dosavadním škodním průběhu, nahlédnutí do usnesení technických grémií a rozhovorů s příslušnými útvary.

Na základě našich auditorských postupů jsme nezjistili nedostatky ohledně úplnosti a ocenění rezerv na závazky ze záruk.

Odkaz na příslušná zveřejnění

Ohledně použitých pravidel účtování a oceňování rezerv na závazky ze záruk odkazujeme na body přílohy ke konsolidované účetní závěrce „Pravidla účtování a oceňování“, část pojednávající o odhadech a úsudcích vedení a „Komentář k rozvaze“, číslo 30 „Dlouhodobé a krátkodobé ostatní rezervy“.

5. STANOVENÍ OČEKÁVANÝCH ZBYTKOVÝCH HODNOT PRONAJATÝCH AKTIV V RÁMCI TESTOVÁNÍ NA SNÍŽENÍ HODNOTY

Důvody pro označení jako hlavní záležitost auditu

V pronajatých aktivech se vykazují motorová vozidla, která jsou předmětem operativních leasingů. Hodnota pronajatých aktiv obzvláště závisí na očekávané zbytkové hodnotě pronajatých vozidel po uplynutí smluvního období. Očekávané zbytkové hodnoty společnost čtvrtletně přezkoumává. Prognózy zbytkové hodnoty zahrnují v závislosti na lokálních faktorech a zkušenostech z prodeje ojetých vozů průběžně aktualizované interní a externí informace o vývoji zbytkové hodnoty. V rámci toho se musí stanovovat předpoklady především ohledně budoucí nabídky vozidel a poptávky po vozidlech a také ohledně vývoje cen vozidel.

Zbytková hodnota vozidel je ovlivněna zejména vývojem kupní síly na příslušných trzích, a tedy poptávkou, jež je dána ekonomickými podmínkami, a v případě elektromobilů vysokým tempem inovací. Vzhledem k přetrvávajícím geopolitickým napětím a konfliktům, protekcionistickým tendencím a z toho vyplývajícímu riziku negativních dopadů na světovou ekonomiku existovala v účetním období i nadále zvýšená nejistota při stanovení očekávaných zbytkových hodnot. Stanovení očekávaných zůstatkových hodnot majetku pronajatého v rámci operativního leasingu jako součást testu na snížení hodnoty tak v prováděném auditu mělo podstatný význam.

Auditorský postup

V rámci našeho auditu jsme z hlediska rizik chybovosti analyzovali podnikové procesy monitorování a výpočtu zbytkových hodnot zavedené statutárním orgánem a seznámili jsme se s procesními kroky a kontrolami. Na základě uvedeného jsme testovali účinnost implementovaných kontrol ve vztahu ke stanovení a monitorování zbytkových hodnot. Za účelem hodnocení prediktivního modelu použitého pro stanovení zbytkových hodnot jsme na základě příslušných koncepcí modelů ověřili validační přístup z hlediska toho, zda popsané validace umožňují posouzení přesnosti predikce daného modelu. Analyzovali jsme, zda existují indikace slabin modelů, resp. nutnosti úprav modelů na základě provedených validací a provedeného zpětného testování. Dále jsme hodnotili, zda jsou dostatečně zdokumentovány předpoklady prediktivního modelu a použité parametry pro stanovení očekávaných zbytkových hodnot. Za tímto účelem jsme získali doklady o významných vstupních datech a předpokladech ve vztahu ke stáří, kilometrové životnosti a životnímu cyklu vozidel použitých pro stanovení zbytkových hodnot a analyzovali jsme jejich aktuálnost a věrohodnost. Hodnotili jsme určené předpoklady ohledně prodejů v tom smyslu, zda jsou v souladu s odvětvově specifickými a obecnými tržními očekáváními a především s aktuálními prodejními výsledky.

Na základě našich auditorských postupů jsme v rámci testování na snížení hodnoty nezjistili nedostatky ohledně stanovení očekávaných zbytkových hodnot aktiv pronajatých prostřednictvím operativních leasingů.

Odkaz na příslušná zveřejnění

Ohledně použitých pravidel účtování a oceňování pronajatých aktiv odkazujeme na bod přílohy ke konsolidované účetní závěrce „Pravidla účtování a oceňování" v rámci pronajatých aktiv. Co se týče souvisejících zveřejnění k úsudkům statutárního orgánu a ke zdrojům nejistoty v odhadech, odkazujeme na body přílohy ke konsolidované účetní závěrce „Pravidla účtování a oceňování", část pojednávající o odhadech a úsudcích vedení a „Komentář k rozvaze" číslo 14 „Pronajatá aktiva a investiční nemovitý majetek".

Ostatní informace

Dozorčí rada odpovídá za zprávu dozorčí rady. Za prohlášení podle § 161 AktG o souladu s Německým kodexem správy a řízení společností, které je součástí prohlášení Skupiny o správě a řízení společnosti, a za zprávu o odměňování podle § 162 AktG odpovídají statutární orgán a dozorčí rada. Ve zbylém rozsahu za ostatní informace odpovídá statutární orgán. Tyto ostatní informace zahrnují části výroční finanční zprávy uvedené v příloze.

Naše výroky ke konsolidované účetní závěrce a ke konsolidované výroční zprávě se k ostatním informacím nevztahují, a proto nevyjadřujeme výrok ani jinou formu ujištění k ostatním informacím.

Součástí našich povinností souvisejících s auditem je seznámit se s ostatními informacemi a posoudit, zda ostatní informace

- nejsou ve významném (materiálním) nesouladu s konsolidovanou účetní závěrkou či našimi znalostmi získanými během auditu nebo
- se jinak nejeví jako významně (materiálně) nesprávné.

ODPOVĚDNOST STATUTÁRNÍHO ORGÁNU A DOZORČÍ RADY ZA KONSOLIDOVANOU ÚČETNÍ ZÁVĚRKU A KONSOLIDOVANOU VÝROČNÍ ZPRÁVU

Statutární orgán odpovídá za sestavení konsolidované účetní závěrky, jež ve všech významných (materiálních) ohledech odpovídá IFRS ve znění přijatém EU a dále německým zákonným předpisům, které se aplikují podle § 315e odst. 1 HGB, a jež podává s přihlédnutím k těmto předpisům věrný a poctivý obraz finanční pozice Skupiny a výsledku jejího hospodaření. Statutární orgán dále odpovídá za takový vnitřní kontrolní systém, který považuje za nezbytný pro sestavení účetní závěrky tak, aby neobsahovala významné (materiální) nesprávnosti způsobené podvodem (tj. podvodné finanční výkaznictví a zpronevěra majetku) nebo chybou.

Při sestavování konsolidované účetní závěrky statutární orgán odpovídá za posouzení, zda je Skupina schopna pokračovat v trvání podniku. Dále odpovídá za zveřejnění záležitostí souvisejících s trváním podniku, pokud jsou relevantní. Statutární orgán navíc odpovídá za použití účetní zásady nepřetržitého trvání podniku, ledaže má v úmyslu provést likvidaci Skupiny nebo ukončit její činnost, nebo v případě, že k takovému postupu neexistuje reálná alternativa.

Statuární orgán navíc odpovídá za sestavení takové konsolidované výroční zprávy, která jako celek podává pravdivý obraz o situaci Skupiny, je ve všech významných (materiálních) ohledech v souladu s konsolidovanou účetní závěrkou, odpovídá německým zákonným předpisům a pravdivě zobrazuje příležitosti a rizika budoucího vývoje. Statutární orgán dále odpovídá za takové postupy a opatření (systémy), které považuje za nezbytné, aby bylo možné sestavit konsolidovanou výroční zprávu v souladu s německými zákonnými předpisy, jež mají být aplikovány, a shromáždit dostatečné a vhodné důkazní informace dokládající informace zveřejněné v konsolidované výroční zprávě.

Dozorčí rada odpovídá za dohled nad procesem účetního výkaznictví koncernu Skupiny k sestavení konsolidované účetní závěrky a konsolidované výroční zprávy.

ODPOVĚDNOST AUDITORA ZA AUDIT KONSOLIDOVANÉ ÚČETNÍ ZÁVĚRKY A KONSOLIDOVANÉ VÝROČNÍ ZPRÁVY

Naším cílem je získat přiměřenou jistotu, že konsolidovaná účetní závěrka jako celek neobsahuje významnou (materiální) nesprávnost způsobenou podvodem nebo chybou a že konsolidovaná výroční zpráva jako celek podává pravdivý obraz o situaci Skupiny a že je ve všech významných (materiálních) ohledech v souladu s konsolidovanou účetní závěrkou a s poznatky, k nimž jsme dospěli při provádění auditu, odpovídá německým zákonným předpisům a pravdivě zobrazuje příležitosti a rizika budoucího vývoje, a vydat zprávu auditora obsahující naše výroky ke konsolidované účetní závěrce a konsolidované výroční zprávě.

Přiměřená míra jistoty je velká míra jistoty, nicméně není zárukou, že audit provedený v souladu s ustanoveními § 317 HGB a nařízením EU-APrVO s přihlédnutím k německým zásadám řádného provádění auditu vydaným orgánem Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) ve všech případech odhalí případnou existující významnou (materiální) nesprávnost. Nesprávnosti mohou vznikat v důsledku podvodů nebo chyb a považují se za významné (materiální), pokud lze reálně předpokládat, že by jednotlivě nebo v souhrnu mohly ovlivnit ekonomická rozhodnutí, která uživatelé konsolidované účetní závěrky a konsolidované výroční zprávy na jejich základě přijmou.

Při provádění auditu uplatňujeme odborný úsudek a zachováváme profesní skepticismus. Dále je naší povinností:

- identifikovat a vyhodnotit rizika významné (materiální) nesprávnosti konsolidované účetní závěrky a konsolidované výroční zprávy způsobené podvodem nebo chybou, navrhnout a provést auditorské postupy reagující na tato rizika a získat dostatečné a vhodné důkazní informace, abychom na jejich základě mohli vyjádřit výroky. Riziko, že neodhalíme významnou (materiální) nesprávnost, k níž došlo v důsledku podvodu, je větší než riziko neodhalení významné (materiální) nesprávnosti způsobené chybou, protože součástí podvodu mohou být tajné dohody, falšování, úmyslná opomenutí, nepravdivá prohlášení nebo obcházení vnitřních kontrol;
- seznámit se s vnitřním kontrolním systémem Skupiny relevantním pro audit konsolidované účetní závěrky a s postupy a opatřeními relevantními pro audit konsolidované výroční zprávy v takovém rozsahu, abychom mohli navrhnout auditorské postupy vhodné s ohledem na dané okolnosti, nikoli abychom mohli vyjádřit názor na účinnost jejího vnitřního kontrolního systému nebo příslušných postupů a opatření;
- posoudit vhodnost použitých účetních pravidel, přiměřenost provedených účetních odhadů a informace, které v této souvislosti statutární orgán uvedl v příloze konsolidované účetní závěrky;
- posoudit vhodnost použití předpokladu nepřetržitého trvání při sestavení statutární orgánem, a zda s ohledem na shromážděné důkazní informace existuje významná (materiální) nejistota vyplývající z událostí nebo podmínek, které mohou významně zpochybnit schopnost Skupiny nepřetržitě trvat. Jestliže dojdeme k závěru, že taková významná (materiální) nejistota existuje, je naší povinností upozornit v naší zprávě na informace uvedené v této souvislosti v konsolidované účetní závěrce a konsolidované výroční zprávě, a pokud tyto informace nejsou dostatečné, příslušný výrok modifikovat. Naše závěry týkající se schopnosti Skupiny nepřetržitě trvat vycházejí z důkazních informací, které jsme získali do data naší zprávy. Nicméně budoucí události nebo podmínky mohou vést k tomu, že Skupina ztratí schopnost nepřetržitě trvat;
- vyhodnotit celkovou prezentaci, členění a obsah konsolidované účetní závěrky, včetně přílohy, a dále to, zda konsolidovaná účetní závěrka zobrazuje podkladové transakce a události způsobem, který podává s přihlédnutím k IFRS ve znění přijatém EU a dále německým zákonným předpisům, které se aplikují podle § 315e odst. 1 HGB, věrný a poctivý obraz finanční pozice Skupiny a výsledku jejího hospodaření;
- naplánovat a provést audit konsolidované účetní závěrky tak, abychom získali dostatečné a vhodné důkazní informace o finančních údajích účetních a obchodních jednotek zahrnutých do Skupiny, aby bylo možné vyjádřit výroky ke konsolidované účetní závěrce a konsolidované výroční zprávě. Odpovídáme za řízení auditorských činností prováděných za účelem auditu konsolidované účetní závěrky, dohled nad nimi a jejich kontrolu. Výroky auditora jsou naší výhradní odpovědností;
- posoudit, zda je konsolidovaná výroční zpráva v souladu s konsolidovanou účetní závěrkou, zda odpovídá zákonným předpisům a jaký obraz situace Skupiny podává;
- provést auditorské postupy ve vztahu k informacím, které statutární orgán uvádí v konsolidované výroční zprávě a které se týkají budoucího vývoje. Na základě dostatečných a vhodných důkazních informací při tom prověříme především informace vztahující se k budoucímu vývoji a důležité předpoklady, z nichž při tom statutární orgán vycházel, a posoudíme, zda jsou z těchto předpokladů správně odvozeny informace vztahující se k budoucímu vývoji. Samostatný výrok auditora k informacím vztahujícím se k budoucímu vývoji a k předpokladům, na nichž jsou založeny, nevydáváme. Existuje podstatné nevyhnutelné riziko, že budoucí události se budou od těchto informací významně odlišovat.

Naší povinností je informovat mimo jiné osoby pověřené správou a řízením o plánovaném rozsahu a načasování auditu a o významných zjištěních, která jsme v jeho průběhu učinili, včetně zjištěných významných nedostatků ve vnitřním kontrolním systému.

Osobám pověřeným správou a řízením poskytujeme prohlášení, že jsme splnili příslušné požadavky týkající se nezávislosti, a informujeme je o veškerých vztazích a dalších záležitostech, u nichž se lze reálně domnívat, že by mohly mít vliv na naši nezávislost, a případných souvisejících opatřeních.

Na základě záležitostí, o nichž jsme informovali osoby pověřené správou a řízením, jsme určili ty, které jsou z hlediska auditu konsolidované účetní závěrky za běžný rok nejvýznamnější, a které tudíž představují hlavní záležitosti auditu. Tyto záležitosti popisujeme ve zprávě auditora, s výjimkou případů, kdy zákony a jiné právní předpisy zakazují zveřejnění takové záležitosti.

Ostatní zákonné a jiné právní požadavky

ZPRÁVA AUDITORA O AUDITU ZVEŘEJŇOVANÝCH ELEKTRONICKÝCH REPRODUKCÍ KONSOLIDOVANÉ ÚČETNÍ ZÁVĚRKY A KONSOLIDOVANÉ VÝROČNÍ ZPRÁVY PODLE § 317 ODST. 3A HGB

Výrok auditora

V souladu s § 317 odst. 3a HGB jsme provedli audit s přiměřenou jistotou, zda zveřejňované reprodukce konsolidované účetní závěrky a konsolidované výroční zprávy obsažené v přiloženém souboru VWAG_JFB_Konzern-2024-12-31-DE.zip (dále také „výkazy v ESEF„) ve všech významných (materiálních) ohledech odpovídají požadavkům stanoveným v § 328 odst. 1 HGB na elektronický formát pro podávání zpráv („formát ESEF„). V souladu s německými zákonnými předpisy se audit vztahuje pouze na převedení informací obsažených v konsolidované účetní závěrce a konsolidované výroční zprávě do formátu ESEF a tudíž se nevztahuje ani na informace obsažené v těchto reprodukcích, ani na jiné informace ve výše uvedeném datovém souboru.

Podle našeho názoru odpovídají zveřejňované elektronické reprodukce konsolidované účetní závěrky a konsolidované výroční zprávy obsažené ve výše uvedeném datovém souboru ve všech významných (materiálních) ohledech požadavkům stanoveným v § 328 odst. 1 HGB na elektronický formát pro podávání zpráv. Nad rámec tohoto výroku auditora a výroků k přiložené konsolidované účetní závěrce a přiložené konsolidované výroční zprávě za účetní období od 1. ledna do 31. prosince 2024 obsažených ve výše uvedené „Zprávě auditora o auditu konsolidované účetní závěrky a konsolidované výroční zprávy" nevyjadřujeme výrok k informacím obsaženým v těchto reprodukcích a k jiným informacím obsaženým ve výše uvedeném datovém souboru.

Základ pro výrok

Audit reprodukcí konsolidované účetní závěrky a konsolidované výroční zprávy obsažených ve výše uvedeném datovém souboru jsme provedli v souladu s § 317 odst. 3a HGB s přihlédnutím k návrhu auditorského standardu IDW: Audit zveřejňovaných elektronických reprodukcí účetních závěrek a výročních zpráv podle § 317 odst. 3a HGB (IDW AsS 410 (06.2022)). Naše odpovědnost stanovená těmito předpisy je podrobněji popsána v oddílu „Odpovědnost auditora konsolidované účetní závěrky za audit výkazů v ESEF". Naše auditorská praxe aplikovala požadavky na systém zajištění kvality podle standardu zajištění kvality IDW: Požadavky na zajištění kvality v auditorské praxi (IDW QMS 1 (09.2022)).

Odpovědnost statutárního orgánu a dozorčí rady za výkazy v ESEF

Statutární orgán společnosti odpovídá za sestavení výkazů v ESEF s elektronickými reprodukcemi konsolidované účetní závěrky a konsolidované výroční zprávy podle ustanovení § 328 odst. 1 věty 4 č. 1 HGB a za značkování konsolidované účetní závěrky podle ustanovení § 328 odst. 1 věty 4 č. 2 HGB.

Statutární orgán společnosti dále odpovídá za takový vnitřní kontrolní systém, který považuje za nezbytný pro sestavení výkazů v ESEF tak, aby neobsahovaly významné (materiální) nesprávnosti – způsobené podvodem nebo chybou – ve vztahu k požadavkům stanoveným v § 328 odst. 1 HGB na elektronický formát pro podávání zpráv.

Dozorčí rada odpovídá za dohled nad procesem sestavení výkazů v ESEF jsou součástí procesu účetního výkaznictví.

Odpovědnost auditora za audit výkazů v ESEF

Naším cílem je získat přiměřenou jistotu, že výkazy v ESEF neobsahují významnou (materiální) nesprávnost – způsobenou podvodem nebo chybou – ve vztahu k požadavkům stanoveným v § 328 odst. 1 HGB. Při provádění auditu uplatňujeme odborný úsudek a zachováváme profesní skepticismus. Dále je naší povinností:

- identifikovat a vyhodnotit rizika významné nesprávnosti – způsobené podvodem nebo chybou – ve vztahu k požadavkům stanoveným v § 328 odst. 1 HGB, navrhnout a provést auditorské postupy reagující na tato rizika a získat dostatečné a vhodné důkazní informace, abychom na jejich základě mohli vyjádřit náš výrok;
- seznámit se s vnitřními kontrolami relevantními pro audit výkazů v ESEF a s opatřeními (systémy) souvisejícími s auditem v takovém rozsahu, abychom mohli navrhnout auditorské postupy vhodné s ohledem na dané okolnosti, avšak nikoli s cílem vyjádřit výrok ohledně účinnosti těchto kontrol;
- posoudit technickou platnost výkazů v ESEF, tzn. zda datový soubor obsahující výkazy v ESEF splňuje požadavky Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/815, ve znění platném k rozvahovému dni, na technické specifikace pro tento soubor;
- posoudit, zda výkazy v ESEF umožňují obsahově identickou reprodukci auditované konsolidované účetní závěrky a auditované konsolidované výroční zprávy ve formátu XHTML;
- posoudit, zda značkování výkazů v ESEF pomocí technologie Inline XBRL (iXBRL) podle článků 4 a 6 Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/815 ve znění platném k rozvahovému dni umožňují přiměřenou a v plném rozsahu strojově čitelnou kopii ve formátu XBRL reprodukce ve formátu XHTML.

Jiné informace podle článku 10 EU-APrVO

29. května 2024 jsme byli valnou hromadou zvoleni auditorem konsolidované účetní závěrky. 5. července 2024 jsme byli pověřeni dozorčí radou. Skupinovým auditorem společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jsme od účetní období roku 2020.

Prohlašujeme, že výroky auditora vyjádřené v této zprávě auditora jsou v souladu s dodatečnou zprávou určenou výboru pro audit podle článku 11 EU-APrVO (zpráva o auditu).

Ostatní skutečnost – použití zprávy auditora

Naše zpráva auditora musí být chápána vždy v souvislosti s auditovanou konsolidovanou účetní závěrkou a auditovanou konsolidovanou výroční zprávou a auditovanými výkazy v ESEF. Do formátu ESEF převedená konsolidovaná účetní závěrka a konsolidovaná výroční zpráva – také znění zveřejněné v obchodním rejstříku *(Unternehmensregister)* – jsou pouhými elektronickými reprodukcemi auditované konsolidované účetní závěrky a auditované konsolidované výroční zprávy a uvedené dokumenty nenahrazují. Především zpráva auditora k výkazům v ESEF a náš výrok v ní obsažený lze použít pouze ve spojení s výkazy v ESEF, které byly poskytnuty a auditovány v elektronické formě.

Auditor odpovědný za auditní zakázku

Auditorem odpovědným za auditní zakázku je Martin Matischiok.

Přílohy ke zprávě auditora:

1. PO OBSAHOVÉ STRÁNCE NEOVĚŘOVANÉ ČÁSTI KONSOLIDOVANÉ VÝROČNÍ ZPRÁVY

Následující části konsolidované výroční zprávy jsme po obsahové stránce neověřovali:

- prohlášení Skupiny o správě a řízení společnosti, které je součástí konsolidované výroční zprávy a je zveřejněno na uvedené internetové stránce,
- prohlášení koncernu o udržitelnosti obsažené v části „Zpráva o udržitelnosti",
- informace, které se přímo netýkají výročních zpráv, uváděné v kapitole „Rizika a příležitosti" v části „Kontrola účinnosti systému řízení rizik a vnitřních kontrol".

Informacemi přímo nesouvisejícími s výroční zprávou se rozumí informace, jež nejsou vyžadovány podle § 315, 315a nebo § 315b až 315d HGB ani podle německého účetního standardu (DRS) č. 20.

2. DALŠÍ OSTATNÍ INFORMACE

„Ostatní informace" také zahrnují další části výroční finanční zprávy, jejichž znění jsme obdrželi před vydáním zprávy auditora, zejména oddíly:

- Zpráva dozorčí rady
- Našim akcionářům
- Divize
- Konsolidovaný výkaz o správě a řízení
- Zpráva o odměňování
- Prohlášení statutárního orgánu
- Další informace

ale nikoli konsolidovaná účetní závěrka, nikoli údaje konsolidované výroční zprávy zahrnuté do auditu po obsahové stránce a nikoli naše zpráva auditora.

3. INFORMACE, KTERÉ SPOLEČNOST UVEDLA MIMO VÝROČNÍ ZPRÁVU, NA NĚŽ SE ODKAZUJE V KONSOLIDOVANÉ VÝROČNÍ ZPRÁVĚ

Konsolidovaná výroční zpráva obsahuje odkazy na internetové stránky Skupiny. Informace, na něž se vztahují odkazy, jsme po obsahové stránce neověřovali.

Hannover 7. březen 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer	Matischiok
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer
[auditor]	[auditor]

Zpráva auditora o ověřovací zakázce poskytující omezenou a přiměřenou jistotou ohledně prohlášení koncernu o udržitelnosti

Pro společnost VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

ZÁVĚR ZPRÁVY O OVĚŘENÍ A VÝROK

Provedli jsme zakázku s omezenou jistotou týkající se prohlášení koncernu o udržitelnosti obsaženého v části „Zpráva o udržitelnosti" konsolidované výroční zprávy, s přihlédnutím k zakázce s přiměřenou jistotou týkající se zveřejňování informací o taxonomii EU obsažených v části „Taxonomie EU" prohlášení koncernu o udržitelnosti společnosti Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, za účetní období od 1. ledna 2024 do 31. prosince 2024, jak je uvedeno v následujícím odstavci. Prohlášení koncernu o udržitelnosti bylo vypracováno v souladu s požadavky směrnice (EU) 2022/2464 Evropského parlamentu a Rady ze dne 14. prosince 2022 (směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti, CSRD) a čl. 8 nařízení (EU) 2020/852, jakož i § 289b až 289e a § 315b a 315c německého obchodního zákoníku (HGB) na přehled nefinančních informací koncernu, sloučený s přehledem nefinančních informací mateřské společnosti.

Na základě daného pověření jsme provedli zakázku s přiměřenou jistotou týkající se zveřejňování informací o taxonomii EU obsažených v části „Taxonomie EU" prohlášení koncernu o udržitelnosti. Zakázka s přiměřenou jistotou týkající se příslušných zveřejňovaných informací splňuje požadavky na zakázku s omezenou jistotou a v souladu s odůvodněním 60 CSRD tak splňuje požadavky CSRD na ověření prohlášení koncernu o udržitelnosti.

Předmětem ověřovací zakázky nebyly informace za předchozí účetní období označené jako neověřované.

Na základě provedených auditních postupů a důkazních informací shromážděných v rámci naší zakázky poskytující omezenou jistotu jsme nezjistili žádné skutečnosti svědčící o tom, že přiložené prohlášení koncernu o udržitelnosti, s přihlédnutím k zveřejňovaným informacím o taxonomii EU obsaženým v části „Taxonomie EU" prohlášení koncernu o udržitelnosti a ověřovaným v rámci zakázky poskytující přiměřenou jistotu, není ve všech významných ohledech připraveno v souladu s požadavky CSRD a čl. 8 nařízení (EU) 2020/852, § 289b až 289e a § 315b a 315c německého obchodního zákoníku (HGB) na přehled nefinančních informací koncernu, sloučený s přehledem nefinančních informací mateřské společnosti, a doplňkovými kritérii stanovenými statutárním orgánem společnosti. V uvedeném závěru je obsažena skutečnost, že jsme nezjistili žádné skutečnosti svědčící o tom, že:

- přiložené prohlášení koncernu o udržitelnosti není ve všech významných (materiálních) ohledech v souladu s evropskými standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti (ESRS), včetně toho, že proces provedený společností k identifikaci informací, které mají být zahrnuty do prohlášení koncernu o udržitelnosti (posouzení významnosti), není ve všech podstatných ohledech v souladu s popisem uvedeným v části „Obecné informace (ESRS 2)" prohlášení koncernu o udržitelnosti, nebo

- zveřejňované informace o taxonomii EU obsažené v části „Taxonomie EU" prohlášení koncernu o udržitelnosti nejsou ve všech významných (materiálních) ohledech v souladu s čl. 8 nařízení (EU) 2020/852.

Na základě provedené zakázky poskytující přiměřenou jistotu jsme dospěli k závěru, že informace o taxonomii EU zveřejňované v části „Taxonomie EU" prohlášení koncernu o udržitelnosti jsou ve všech významných (materiálních) ohledech v souladu s předpisy platnými pro tyto informace a doplňkovými kritérii stanovenými statutárním orgánem společnosti.

Nevyjadřujeme žádný závěr o ověření údajů za předchozí období, které jsou označeny jako neověřované.

ZÁKLAD PRO ZÁVĚR ZPRÁVY O OVĚŘENÍ A VÝROK

Naši ověřovací zakázku jsme provedli v souladu s mezinárodním standardem pro ověřovací zakázky (ISAE) 3000 (revidované znění): Ověřovací zakázky, které nejsou auditem ani prověrkou historických finančních informací, vydaným Radou pro mezinárodní auditorské a ověřovací standardy (IAASB).

Postupy prováděné u zakázky poskytující omezenou jistotu se svým charakterem a načasováním liší od postupů prováděných u zakázky poskytující přiměřenou jistotu a mají menší rozsah. Míra jistoty získaná u zakázky poskytující omezenou jistotu je tudíž významně nižší než jistota, která by byla získána provedením zakázky poskytující přiměřenou jistotu.

Naše odpovědnost stanovená těmito předpisy je podrobněji popsána v oddílu „Odpovědnost auditora za audit prohlášení koncernu o udržitelnosti".

V souladu s evropskými a německými účetními a profesními předpisy jsme na společnosti nezávislí a splnili jsme také ostatní německé profesní povinnosti v souladu s těmito požadavky. Naše auditorská praxe se řídí požadavky systému zajištění kvality stanovenými německým Institutem auditorů *(Institut der Wirtschaftsprüfer; IDW)* ve standardu Požadavky na zajištění kvality v auditorské praxi (IDW QMS 1 (09.2022)), resp. mezinárodního standardu pro řízení kvality (ISQM) 1 vydaného IAASB. Domníváme se, že důkazní informace, které jsme shromáždili, poskytují dostatečný a vhodný základ pro vyjádření našeho závěru zprávy o ověření a výroku.

ODPOVĚDNOST STATUTÁRNÍHO ORGÁNU A DOZORČÍ RADY ZA PROHLÁŠENÍ KONCERNU O UDRŽITELNOSTI

Statutární orgán je odpovědný za vypracování prohlášení koncernu o udržitelnosti v souladu s požadavky CSRD, platnými německými právními a dalšími evropskými předpisy a doplňkovými kritérii stanovenými statutárním orgánem společnosti, jakož i za návrh, zavedení a udržování vnitřních kontrol, které považuje za nezbytné k tomu, aby bylo možné prohlášení koncernu o udržitelnosti sestavit v souladu s těmito předpisy, tak, aby neobsahovalo žádné významné (materiální) nesprávnosti způsobené podvodem (tj. podvodným vykazováním v prohlášení koncernu o udržitelnosti) nebo chybou.

Tato odpovědnost statutárního orgánu zahrnuje zavedení a udržování procesu posouzení významnosti, výběr a použití vhodných metod pro sestavení prohlášení koncernu o udržitelnosti, přijetí předpokladů a provedení odhadů a stanovení informací o budoucím vývoji týkajících se zveřejňovaných údajů souvisejících s udržitelností.

Dozorčí rada odpovídá za dohled nad procesem sestavení prohlášení koncernu o udržitelnosti.

PŘIROZENÁ OMEZENÍ PŘI SESTAVOVÁNÍ PROHLÁŠENÍ KONCERNU O UDRŽITELNOSTI

CSRD a příslušné německé právní a další evropské předpisy obsahují formulace a pojmy, s nimiž se pojí značná nejistota výkladu a pro které dosud nebyly zveřejněny žádné závazné komplexní interpretace. V souladu s tím uvedl statutární orgán v kapitole „Taxonomie EU" prohlášení koncernu o udržitelnosti vlastní interpretaci daných formulací a pojmů. Za přijatelnost příslušného výkladu odpovídají členové statutárního orgánu. Jelikož dané

formulace a pojmy mohou být regulátory nebo soudy vykládány odlišně, je zákonnost měření či hodnocení skutečností týkajících se udržitelnosti na základě uvedených interpretací nejistá.

Tato přirozená omezení ovlivňují také ověřovací zakázku týkající se prohlášení koncernu o udržitelnosti.

ODPOVĚDNOST AUDITORA ZA AUDIT PROHLÁŠENÍ KONCERNU O UDRŽITELNOSTI

Naším cílem je:

a) vyjádřit na základě provedené ověřovací zakázky závěr obsahující omezenou jistotu, zda jsme nezjistili skutečnosti svědčící o tom, že přiložené prohlášení koncernu o udržitelnosti, s přihlédnutím k zveřejňovaným informacím o taxonomii EU obsaženým v části „Taxonomie EU" prohlášení koncernu o udržitelnosti, nebylo ve všech významných ohledech připraveno v souladu s CSRD, příslušnými německými právními a dalšími evropskými předpisy a doplňkovými kritérii stanovenými statutárním orgánem společnosti, a vydat zprávu o ověření, která bude obsahovat náš závěr o ověření prohlášení koncernu o udržitelnosti, s přihlédnutím k zveřejňovaným informacím o taxonomii EU obsaženým v části „Taxonomie EU" prohlášení koncernu o udržitelnosti a ověřovaným v rámci zakázky poskytující přiměřenou jistotu; a

b) vyjádřit na základě provedené zakázky poskytující přiměřenou jistotu výrok, zda informace o taxonomii EU zveřejňované v části „Taxonomie EU" prohlášení koncernu o udržitelnosti jsou ve všech významných (materiálních) ohledech v souladu s předpisy platnými pro tyto informace, jakož i doplňkovými kritérii stanovenými statutárním orgánem společnosti.

V rámci ověřovací zakázky dle ISAE 3000 (revidované znění) uplatňujeme odborný úsudek a zachováváme profesní skepticismus. Dále je naší povinností:

a) U zakázky poskytující omezenou jistotu

- Porozumět postupu použitému k sestavení prohlášení koncernu o udržitelnosti, včetně procesu posouzení významnosti provedeného společností za účelem identifikace informací, jež mají být v prohlášení koncernu o udržitelnosti zveřejněny.
- Identifikovat informace, u nichž je pravděpodobné, že by mohly vést k výskytu významné (materiální) nesprávnosti v důsledku podvodu nebo chyby, navrhnout a provést postupy, jak k těmto informací přistupovat a získat omezenou jistotu s ohledem na formulaci závěru zprávy o ověření. Riziko, že neodhalíme významnou (materiální) nesprávnost, k níž došlo v důsledku podvodu, je větší než riziko neodhalení významné (materiální) nesprávnosti způsobené chybou, protože součástí podvodu mohou být tajné dohody, falšování, úmyslná opomenutí, nepravdivá prohlášení nebo obcházení vnitřních kontrol; Kromě toho existuje riziko, že nebude odhalena významná (materiální) nesprávnost informací získaných ze zdrojů v hodnotovém řetězci, jež nejsou pod kontrolou společnosti (informace z hodnotového řetězce), je obvykle vyšší než riziko neodhalení významné (materiální) nesprávnosti informací pocházejících ze zdrojů, které společnost má pod kontrolou, neboť jak statutární orgán společnosti, tak my jako auditoři jsme obvykle v přímém přístupu ke zdrojům informací z hodnotového řetězce omezeni.
- Zvážit informace o budoucím vývoji, včetně přiměřenosti základních předpokladů. Existuje podstatné nevyhnutelné riziko, že budoucí události se budou od těchto informací významně odlišovat.

b) U zakázky poskytující přiměřenou jistotu

- Provést postupy posouzení rizik, včetně porozumění vnitřním kontrolám, jež jsou relevantní pro ověření údajů o taxonomii EU v kapitole „Taxonomie EU" v prohlášení koncernu o udržitelnosti, abychom identifikovali a posoudili riziko výskytu významné (materiální) nesprávnosti na úrovni tvrzení v důsledku podvodu nebo chyby, avšak nikoli s cílem vyjádřit výrok ohledně účinnosti příslušných interních kontrol společnosti. Riziko, že neodhalíme významnou (materiální) nesprávnost, k níž došlo v důsledku podvodu, je větší než riziko neodhalení významné

(materiální) nesprávnosti způsobené chybou, protože součástí podvodu mohou být tajné dohody, falšování, úmyslná opomenutí, nepravdivá prohlášení nebo obcházení vnitřních kontrol; Kromě toho existuje riziko, že nebude odhalena významná (materiální) nesprávnost informací získaných ze zdrojů v hodnotovém řetězci, jež nejsou pod kontrolou společnosti (informace z hodnotového řetězce), je obvykle vyšší než riziko neodhalení významné (materiální) nesprávnosti informací pocházejících ze zdrojů, které společnost má pod kontrolou, neboť jak statutární orgán společnosti, tak my jako auditoři jsme obvykle v přímém přístupu ke zdrojům informací z hodnotového řetězce omezeni.

- Posoudit správnost odvození informací o budoucím vývoji z významných předpokladů a přiměřenost těchto předpokladů. Samostatný výrok ohledně informací o budoucím vývoji ani předpokladů, na nichž jsou založeny, nevyjadřujeme. Existuje podstatné nevyhnutelné riziko, že budoucí události se budou od těchto informací významně odlišovat.

SHRNUTÍ ČINNOSTÍ PROVEDENÝCH AUDITOREM PRO ÚČELY OVĚŘOVACÍ ZAKÁZKY S OMEZENOU JISTOTOU

Ověřovací zakázka poskytující omezenou jistotu zahrnuje provádění postupů k získání důkazů o informacích týkajících se udržitelnosti. Charakter, načasování a rozsah vybraných postupů podléhají našemu odbornému úsudku.

V rámci provádění ověřovací zakázky poskytující omezenou jistotu jsme:

- získali přehled o struktuře systému udržitelnosti a zapojení zúčastněných stran;
- porozuměli procesu použitému k sestavení předmětu zakázky, včetně procesu posouzení významnosti provedeného společností za účelem identifikace informací, jež mají být zveřejněny, a interních kontrol souvisejících s tímto procesem;
- posoudili celkovou vhodnost kritérií uvedených statutárním orgánem v prohlášení koncernu o udržitelnosti;
- provedli dotazování členů statutárního orgánu a relevantních vedoucích zaměstnanců, kteří se podíleli na sestavení prohlášení koncernu o udržitelnosti, ohledně procesu sestavení, včetně procesu posouzení významnosti provedeného společností za účelem identifikace informací, jež mají být v prohlášení koncernu o udržitelnosti zveřejněny, jakož i vnitřních kontrol týkajících se tohoto procesu;
- provedli dotazování členů statutárního orgánu a relevantních vedoucích zaměstnanců odpovědných za shromažďování a konsolidaci údajů a přípravu předmětu zakázky, abychom posoudili systém podávání zpráv, metody získávání a zpracování údajů a vnitřní kontroly, a to v rozsahu relevantním z hlediska ověření informací v předmětu zakázky;
- posoudili zásady vykazování uplatňované statutárním orgánem při sestavování prohlášení koncernu o udržitelnosti;
- posoudili přiměřenost odhadů a souvisejících vysvětlení poskytnutých statutárním orgánem. Pokud členové statutárního orgánu v souladu s ESRS odhadují informace o hodnotovém řetězci, jež mají být uvedeny ve zprávě, v případě, že nejsou schopni dané informace z hodnotového řetězce získat i přes vynaložení přiměřeného úsilí, omezuje se naše ověřovací zakázka na posouzení, zda statutární orgán provedl příslušné odhady v souladu s ESRS, včetně posouzení přiměřenosti těchto odhadů, avšak nezahrnuje identifikaci informací o hodnotovém řetězci, které členové statutárního orgánu nebyli schopni získat;
- ověřili relevantní dokumentaci systémů a procesů pro shromažďování, agregaci a validaci údajů z relevantních oblastí za účetní období;
- provedli selektivní testování a získali důkazní informace o shromažďování a vykazování vybraných údajů v předmětu zakázky;
- posoudili implementaci klíčových požadavků na řízení, procesů a předpisů týkajících se shromažďování dat na základě návštěv vybraných lokalit společnosti VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg;
- provedli analytické kontrolní postupy a dotazování ve vztahu k vybraným informacím v prohlášení koncernu o udržitelnosti;
- porovnali vybrané údaje s odpovídajícími údaji v konsolidované výroční zprávě společnosti VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg;
- posoudili prezentaci informací v prohlášení koncernu o udržitelnosti;
- posoudili proces identifikace ekonomických činností způsobilých pro taxonomii a které jsou v souladu s taxonomií, a odpovídající informace zveřejňované v prohlášení koncernu o udržitelnosti;
- posoudili existenci certifikátů kompenzace emisí CO_2, nikoli však jejich účinnost.

OMEZENÍ POUŽITÍ AUDITNÍHO VÝROKU

Upozorňujeme, že ověřovací zakázka byla provedena pro účely společnosti a zpráva o ověření je určena výhradně k informování společnosti o výsledku auditu. V důsledku toho nemusí být vhodná pro jiné účely než výše uvedené. Zpráva o ověření tedy není určena k tomu, aby se na ni třetí strany spoléhaly při přijímání (finančních) rozhodnutí. Naše odpovědnost je výlučně vůči společnosti. Nepřebíráme žádnou odpovědnost vůči třetím stranám. Náš závěr zprávy o ověření není v souvislosti s touto záležitostí modifikován.

PODMÍNKY ZAKÁZKY A ODPOVĚDNOST

Provádění naší činnosti a naše odpovědnost se řídí, také ve vztahu k třetím stranám, „Obecnými smluvními podmínkami pro auditory a auditorské společnosti" ve znění platném k 1. lednu 2024 (https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/de-de/legal/documents/ey-idw-aab-en-2024.pdf).

Dále odkazujeme na ustanovení o odpovědnosti uvedená tamtéž v bodě 9 a na vyloučení odpovědnosti vůči třetím stranám. Vůči třetím stranám nepřebíráme žádnou odpovědnost, závazky ani jiné povinnosti, pakliže jsme s nimi neuzavřeli písemnou dohodu, která stanoví něco jiného, nebo pokud by takové vyloučení odpovědnosti bylo neplatné.

Výslovně upozorňujeme, že zprávu o ověření nebudeme aktualizovat s ohledem na události ani okolnosti, které nastaly po jejím vydání, nevyžaduje-li to zákon. Je výhradní odpovědností každého, kdo se seznámí s výsledkem naší činnosti shrnutým ve výše uvedené zprávě, rozhodnout, zda a v jaké formě považuje tento výsledek za užitečný a vhodný pro své účely, a případně jej doplnit, ověřit či aktualizovat s využitím vlastních kontrolních postupů.

Hannover, 7. březen 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok
Wirtschaftsprüfer
[auditor]

Hinderer
Wirtschaftsprüfer
[auditor]

Zpráva auditora ke zprávě o odměňování

Pro společnost VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Provedli jsme audit přiložené zprávy o odměňování společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, za účetní období od 1. ledna do 31. prosince 2024, která byla sestavena za účelem splnění povinností dle § 162 AktG, včetně příslušných údajů. Neověřovali jsme informace o přiměřenosti a tržním souladu v části „1. Zásady odměňování představenstva" zprávy o odměňování, pokud přesahují rámec § 162 AktG.

ODPOVĚDNOST STATUTÁRNÍHO ORGÁNU A DOZORČÍ RADY

Statutární orgán a dozorčí rada společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT odpovídají za sestavení zprávy o odměňování, včetně příslušných údajů, která je v souladu s § 162 AktG. Statutární orgán a dozorčí rada dále odpovídají za takový vnitřní kontrolní systém, který považují za nezbytný pro sestavení zprávy o odměňování, včetně příslušných údajů, tak, aby neobsahovala významné (materiální) nesprávnosti způsobené podvodem (tj. podvodným finančním vykazováním a zpronevěrou majetku) nebo chybou.

ODPOVĚDNOST AUDITORA

Naším úkolem je vydat na základě provedeného auditu výrok k této zprávě o odměňování, včetně příslušných údajů. Audit jsme provedli v souladu s německými zásadami řádného provádění auditu vydanými orgánem Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW). V souladu s těmito zásadami jsme povinni dodržovat profesní povinnosti a naplánovat a provést audit tak, abychom získali přiměřenou jistotu, že zpráva o odměňování, včetně příslušných údajů, neobsahuje významné (materiální) nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou.

Audit zahrnuje provedení auditorských postupů k získání důkazních informací o částkách obsažených ve zprávě o odměňování, včetně příslušných údajů. Výběr postupů závisí na úsudku auditora zahrnujícím i vyhodnocení rizik významné (materiální) nesprávnosti údajů uvedených ve zprávě o odměňování způsobené podvodem nebo chybou. Při vyhodnocování těchto rizik auditor posoudí vnitřní kontrolní systém relevantní pro sestavení zprávy o odměňování, včetně příslušných údajů. Cílem posouzení je navrhnout a provést auditorské postupy vhodné s ohledem na dané okolnosti, nikoli však vyjádřit výrok ohledně účinnosti vnitřního kontrolního systému. Audit též zahrnuje posouzení vhodnosti použitých účetních metod, přiměřenosti účetních odhadů provedených statutárním orgánem a dozorčí radou i posouzení celkové prezentace zprávy o odměňování, včetně příslušných údajů.

Domníváme se, že důkazní informace, které jsme shromáždili, poskytují dostatečný a vhodný základ pro vyjádření našeho výroku.

VÝROK AUDITORA

Podle našeho názoru odpovídá zpráva o odměňování za účetní období od 1. ledna do 31. prosince 2024, včetně příslušných údajů, ve všech významných (materiálních) ohledech účetním požadavkům podle § 162 AktG. K obsahu výše uvedených informací ve zprávě o odměňování, které jdou nad rámec § 162 AktG, nevyjadřujeme výrok.

OSTATNÍ SKUTEČNOST – FORMÁLNÍ OVĚŘENÍ ZPRÁVY O ODMĚŇOVÁNÍ

Věcné ověření zprávy o odměňování popsané v této zprávě auditora zahrnuje formální ověření zprávy o odměňování podle požadavků § 162 odst. 3 AktG včetně vydání zprávy o tomto ověření. Vzhledem k tomu, že ve vztahu ke zprávě o odměňování vydáváme zprávu auditora bez výhrad, je součástí tohoto výroku auditora skutečnost, že zpráva o odměňování ve všech významných (materiálních) ohledech obsahuje povinné údaje dle ustanovení § 162 odst. 1 a 2 AktG.

OMEZENÍ ODPOVĚDNOSTI

Provádění naší činnosti a naše odpovědnost se řídí, také ve vztahu k třetím subjektům, „Obecnými smluvními podmínkami pro auditory a auditorské společnosti“ vydanými Institut der Wirtschaftsprüfer ve znění platném k 1. lednu 2024, které jsou přiloženy k této zprávě (https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/de-de/legal/documents/ey-idw-aab-en-2024.pdf).

Hannover 7. březen 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok
Wirtschaftsprüfer
[auditor]

Hantke
Wirtschaftsprüfer
[auditor]

7

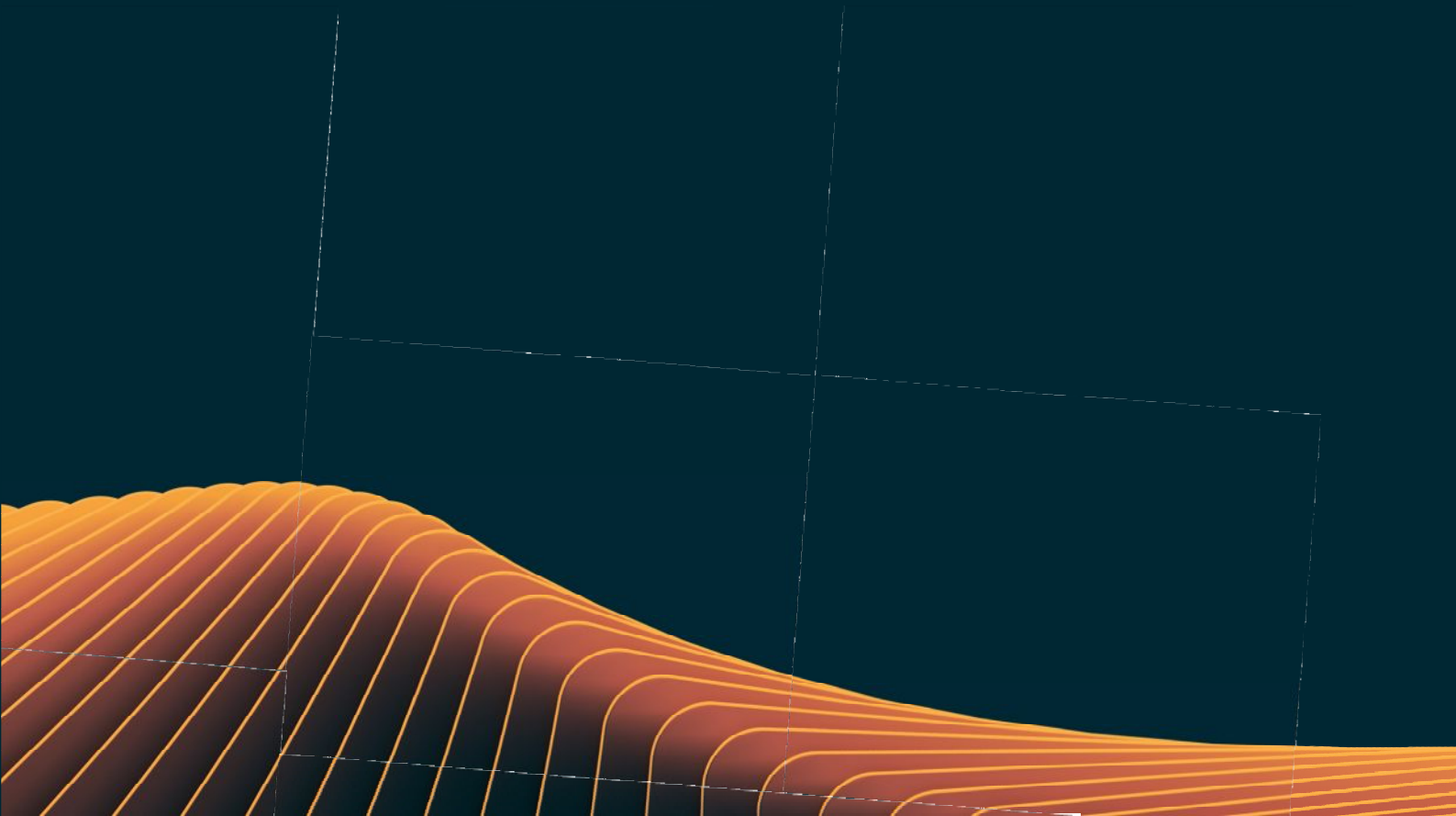
Další informace

670 Přehled za pětileté období

671 Klíčové finanční výkonnostní ukazatele

672 Glosář

674 Plánované termíny



Přehled za pětileté období

	2024	2023[1]	2022[2]	2021	2020
Objemové údaje (v tis.)					
Prodej vozidel (počet kusů)	**9 037**	**9 362**	**8 481**	**8 576**	**9 157**
Tuzemské	1 195	1 178	1 005	973	1 108
Zahraniční	7 842	8 184	7 476	7 603	8 049
Výroba (počet kusů)	**8 954**	**9 309**	**8 717**	**8 283**	**8 900**
Tuzemské	1 686	1 914	1 648	1 483	1 633
Zahraniční	7 267	7 395	7 069	6 800	7 267
Zaměstnanci (roční průměr)	**683**	**676**	**669**	**668**	**668**
Tuzemské	295	293	289	294	294
Zahraniční	388	383	380	373	373
Finanční údaje (v mil. €)					
Výkaz zisku a ztráty					
Tržby	**324 656**	**322 284**	**279 050**	**250 200**	**222 884**
Náklady na prodej	−265 184	−261 299	−226 866	−202 959	−183 937
Hrubý zisk	**59 472**	**60 985**	**52 184**	**47 241**	**38 947**
Odbytové náklady	−22 320	−21 345	−19 840	−19 228	−18 407
Správní náklady	−12 754	−12 729	−11 655	−10 420	−9 399
Čistý ostatní provozní výsledek	−5 338	−4 382	1 421	1 682	−1 466
Provozní výsledek	**19 060**	**22 528**	**22 109**	**19 275**	**9 675**
Finanční výsledek	−2 255	570	−40	851	1 991
Výsledek hospodaření před zdaněním	**16 806**	**23 099**	**22 070**	**20 126**	**11 667**
Daňový náklad	−4 411	−5 237	−6 217	−4 698	−2 843
Výsledek hospodaření po zdanění	**12 394**	**17 861**	**15 852**	**15 428**	**8 824**
Osobní náklady	**49 786**	**49 755**	**47 002**	**43 677**	**40 516**
Rozvaha (k 31. 12.)					
Dlouhodobá aktiva	387 674	361 005	339 853	328 261	302 170
Krátkodobá aktiva	245 231	239 644	224 159	200 347	194 944
Bilanční suma	**632 905**	**600 649**	**564 013**	**528 609**	**497 114**
Vlastní kapitál	196 731	189 186	178 328	146 154	128 783
z toho: nekontrolní podíly	14 437	14 218	12 952	1 705	1 734
Dlouhodobé závazky	219 134	205 427	202 961	218 062	202 921
Krátkodobé závazky	217 039	206 036	182 723	164 393	165 410
Bilanční suma	**632 905**	**600 649**	**564 013**	**528 609**	**497 114**
Peněžní toky z provozní činnosti	**17 151**	**19 356**	**28 496**	**38 633**	**24 901**
Peněžní toky z investiční činnosti	**28 853**	**28 031**	**25 454**	**24 181**	**18 372**
Finanční činnost	**11 140**	**16 008**	**4 225**	**−7 754**	**7 637**

1 Údaje za účetní období roku 2023 byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8).
2 Údaje za účetní období roku 2022 byly odpovídajícím způsobem upraveny.

Klíčové finanční výkonnostní ukazatele

%	2024	2023[1]	2022[2]	2021	2020
Koncern Volkswagen					
Hrubá zisková marže	18,3	18,9	18,7	18,9	17,5
Mzdová nákladovost	15,3	15,4	16,8	17,5	18,2
Provozní ziskové rozpětí	5,9	7,0	7,9	7,7	4,3
Rentabilita tržeb před zdaněním	5,2	7,2	7,9	8,0	5,2
Rentabilita tržeb po zdanění	3,8	5,5	5,7	6,2	4,0
Poměr vlastního kapitálu k celkovým aktivům	31,1	31,5	31,6	27,6	25,9
Divize Automobily[3]					
Meziroční změna objemu prodeje v počtu kusů[4]	−3,5	+10,4	−1,1	−6,3	−16,4
Meziroční změna objemu tržeb	−0,8	+15,4	+12,7	+13,3	−14,3
Provozní ziskové rozpětí	6,0	7,0	7,1	6,4	3,7
EBITDA (Zisk před započtením úroků, daní a odpisů) (v mil. €)[5]	36 796	36 472	37 325	31 609	24 462
Návratnost investic (ROI)[6]	9,7	12,3	12,0	10,4	6,5
Peněžní toky z provozní činnosti jako procento tržeb	12,4	14,1	12,9	15,7	13,6
Peněžní toky z investiční činnosti vztahující se k provozní činnosti jako procento tržeb	10,5	10,1	10,8	11,5	10,1
Čistá likvidita jako procento z tržeb	11,1	12,5	15,4	10,7	12,0
Poměr hmotných investic k tržbám (v %)	6,4	5,4	5,5	5,1	6,1
Náklady na výzkum a vývoj jako procento tržeb	7,9	8,1	8,1	7,6	7,6
Ukazatel investic v automobilové divizi	14,3	13,5	13,6	12,6	13,7
Konverzní poměr hotovosti	31,4	57,1	29,2	65,1	95,4
Poměr vlastního kapitálu k celkovým aktivům	47,4	47,5	45,1	40,1	38,1
Divize Finanční služby					
Zvýšení celkových aktiv	6,4	12,0	2,6	5,6	0,7
Rentabilita vlastního kapitálu před zdaněním[7]	6,8	8,8	14,1	17,3	8,8
Poměr vlastního kapitálu k celkovým aktivům	14,4	14,8	16,1	14,5	13,2

1 Údaje za účetní období roku 2023 byly odpovídajícím způsobem upraveny (viz informace k IAS 8).
2 Údaje za účetní období roku 2022 byly odpovídajícím způsobem upraveny.
3 Včetně alokace konsolidačních úprav mezi divizemi Automobily a Finanční služby.
4 Včetně čínských společných podniků zaúčtovaných ekvivalenční metodou.
5 Provozní výsledek hospodaření plus čisté odpisy a ztráty ze snížení hodnoty/odúčtování ztrát ze snížení hodnoty, jak jsou vykázány ve výkazu peněžních toků.
6 Podrobnější informace jsou uvedeny v části „Návratnost investic (ROI)" v kapitole „Finanční výkonnost, finanční pozice a čistá aktiva".
7 Výsledek hospodaření před zdaněním jako procento průměrného vlastního kapitálu.

Glosář

Stručný popis vybraných termínů

Architektura elektroniky end-to-end
Škálovatelná platforma vyvinutá společností CARIAD pro bezpečné a rychlé zpracování dat v digitálně propojeném vozidle. Tato platforma zlepšuje komunikaci mezi vozidlem a cloudem, čímž zlepšuje výkon vozidla.

Hybridní pohon
Pohon kombinující dva různé typy motorů a systémů ukládání energie (obvykle spalovací motor a elektromotor).

Hybridní směnky
Hybridní dluhopisy vydané společností Volkswagen jsou v plné výši klasifikovány jako vlastní kapitál. Emitent má během jejich neurčité doby právo na odkup (kupní opce) k definovaným datům. Úroková sazba je fixní až do data prvního možného odkupu a následně se mění v souladu s podmínkami dluhopisu.

Zkapalněný zemní plyn (LNG)
LNG je nezbytným předpokladem použití motorů na zemní plyn v nákladních automobilech a autobusech pro dálkovou dopravu, neboť je to jediný způsob, jak je možné dosáhnout požadované míry využitelnosti energie.

Modulární platforma pro elektromobily (MEB)
Tento modulární systém se používá při výrobě elektromobilů. MEB určuje parametry náprav, pohonných systémů, vysokonapěťových baterií, rozvorů a hmotnostních poměrů tak, aby vozidlo optimálně splňovalo požadavky e-mobility.
V návaznosti na první vyrobené vozy na bázi platformy MEB byla v roce 2020 zahájena jejich sériová výroba.

Modulární platforma MQB
Tato platforma představující další rozšíření strategie modulů může být použita ve vozidlech, jejichž architektura umožňuje příčné umístění motoru. Systém modulů umožňuje dosažení synergií mezi vozidly značek Volkswagen osobní vozy, Volkswagen užitkové vozy, Audi, SEAT a Škoda.

Dosažení uhlíkové neutrality
Čisté uhlíkové neutrality bude dosaženo, pokud budou antropogenní emise CO_2 (oxidu uhličitého) celosvětově kompenzovány zamezením, snížením a kompenzací během určitého časového období. Toto zahrnuje i všechny ostatní relevantní skleníkové plyny. Prevence a snížení emisí těchto plynů je pro koncern Volkswagen prioritou.

Plug-in hybrid
Výkon hybridních vozů. Plug-in hybridní elektromobily (PHEV) mají větší baterii, tzn. i odpovídající vyšší kapacitou, kterou lze dobíjet pomocí spalovacího motoru, brzdového systému nebo elektrické zásuvky. Proto mají tyto vozy větší dojezd.

Prémiová platforma pro elektromobily (PPE)
Nová platforma pro plně elektrická vozidla prémiové, sportovní a luxusní třídy. Komponenty a funkce této platformy jsou speciálně přizpůsobeny vysokým nárokům tohoto segmentu. Tato platforma umožňuje dosáhnout značných synergií zejména mezi značkami Audi, Porsche a Bentley.

Rating
Systematické hodnocení společností z hlediska úvěrové kvality. Hodnocení je vyjádřeno pomocí ratingových tříd, které jsou definovány různě v závislosti na ratingové agentuře.

Škálovatelná systémová platforma (Scalable Systems Platform; SSP)
Škálovatelná systémová platforma (SSP) je progresivní a v oboru špičková mechatronická platforma pro plně elektrická a plně digitalizovaná vozidla založená na standardizované softwarové architektuře. Inovativní technologie a škálovatelnost umožňují dosáhnout vysoké synergie od nejmenších vozidel až po prémiový segment s nezbytnou diferenciací mezi skupinami značek Volume, Premium a Sport & Luxury, to vše při nízkých investičních nárocích.

Softwarově definovaná vozidla (SDV)
Vozidla navržená a vyvinutá se zaměřením na software. Vysoce digitalizovaná s vysoce výkonnými počítači a moderními vestavěnými počítačovými systémy. Jejich funkce lze centrálně ovládat a v průběhu životnosti vozidla je aktualizovat a rozšiřovat. Software lze flexibilně napojit na všemožné druhy hardwaru, od řídicích jednotek až po senzory, jako jsou kamery a lidary. Softwarově definovaná vozidla jsou považována za základ bezpečného, inteligentně komunikujícího vozového parku, resp. nové zákaznické zkušenosti v oblasti infotainmentu a vysoce automatizovaných jízdních funkcí.

Proces testování
Pro měření spotřeby paliva a úrovně emisí výfukových plynů u vozidel registrovaných v Evropě byl v minulosti využíván válcový dynamometru a tzv. „nový evropský jízdní cyklus (NEDC)“. Od podzimu 2017 je stávající systém testování emisí a spotřeby paliva používaný v EU postupně nahrazován metodikou WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure). Ta platí pro nové typy vozidel od podzimu 2017 a pro všechna nová vozidla od podzimu 2018. Cílem tohoto nového testovacího cyklu je stanovit emise CO_2 a spotřebu paliva způsobem, který je více zaměřen na běžný provoz. Další důležitou evropskou normou je měření emisí v reálných podmínkách jízdy (RDE) u osobních vozů a lehkých užitkových vozů, které rovněž monitoruje emise pomocí přenosné technologie měření emisí v reálném silničním provozu.

Koncept točny („Turntable“)
Koncepce flexibilní výroby umožňující výrobu různých modelů v proměnlivém denním objemu v jednom výrobním závodě, stejně jako možnost měnit denní objemy výroby jednoho modelu ve dvou nebo několika závodech.

Hodnota životního cyklu vozidla
Hodnota, kterou vozidlo vytváří pro koncern Volkswagen, včetně dealerské organizace, během celého svého životního cyklu, tj. od příjmů z prodeje přes příjmy z celé doby provozu až po recyklaci na konci životního cyklu vozidla.

Odborné profesní skupiny
Např. elektronika, logistika, marketing nebo finance. Podporou školení jednotlivých odborných profesních skupin se postupně zavádí nová kultura vzdělávání. Procesu výuky se aktivně účastní odborníci, kteří předávají své odborné znalosti a schopnosti kolegům.

Bezemisní vozidlo (ZEV)
Vozidla, jejichž provoz nezpůsobuje škodlivé emise z výfukových plynů. Mezi vozidla s nulovými emisemi patří například čistě bateriové elektromobily (BEV) nebo elektromobily s palivovými články.

Míra kapitalizace
Míra kapitalizace je definována jako poměr kapitalizovaných nákladů na vývoj k celkovým nákladům na výzkum a vývoj v divizi Automobily. Tento ukazatel udává podíl prvotních nákladů na výzkum a vývoj, které jsou předmětem kapitalizace.

Konverzní poměr hotovosti
Konverzní poměr hotovosti představuje poměr čistého peněžního toku k provoznímu zisku v divizi Automobily. Tento poměr ukazuje vztah mezi přebytkem hotovosti a provozním ziskem.

Výplatní poměr
Výplatní poměr je poměr celkových dividend připadajících na kmenové a prioritní akcie k zisku po zdanění připadajícímu akcionářům společnosti Volkswagen AG. Výplatní poměr poskytuje informace o tom, jak je rozdělen zisk.

Dividendový výnos
Dividendový výnos je poměr dividend za vykazované období k závěrečné ceně za třídu akcií v poslední den obchodování vykazovaného období; představuje získanou úrokovou sazbu na akcii. Dividendový výnos se používá zejména k ocenění a porovnání akcií.

Poměr vlastního kapitálu k celkovým aktivům
Ukazatel vlastního kapitálu vyjadřuje vlastní kapitál jako procento celkových aktiv k datu vykázání. Tento ukazatel je indikátorem stability a kapitálové síly společnosti a ukazuje míru finanční nezávislosti.

Hrubá zisková marže
Hrubé ziskové rozpětí vyjadřuje hrubý zisk jako procento tržeb v daném období. Hrubé ziskové rozpětí poskytuje informace o ziskovosti po odečtení nákladů na prodej.

Poměr ceny a zisku
Poměr ceny a zisku se vypočte jako podíl ceny určité třídy akcií na konci roku a zisku na akcii. Tento ukazatel odráží ziskovost na jednu akcii a poskytuje informace o jejím vývoji ve víceletém srovnání.

Rentabilita vlastního kapitálu před zdaněním
Rentabilita vlastního kapitálu ukazuje poměr mezi ziskem před zdaněním a průměrnou výší vlastního kapitálu za dané období vyjádřený v procentech. Je ukazatelem výnosnosti společnosti na jednu akci a odráží návratnost vlastního kapitálu.

Rentabilita tržeb před zdaněním
Rentabilita tržeb je definována jako poměr mezi ziskem před zdaněním a tržbami za dané období vyjádřený v procentech. Ukazuje výši zisku vytvořeného na jednotku tržeb. Rentabilita tržeb poskytuje informace o ziskovosti veškeré podnikatelské činnosti před odečtením daní z příjmů.

Sazba daně
Sazba daně je poměr mezi nákladem na daň z příjmu a ziskem před zdaněním vyjádřený v procentech. Tento ukazatel udává procentní podíl vytvořeného zisku, který musí být zaplacen ve formě daní.

Plánované termíny 2025

11. března

Výroční konference
pro média a investory

→ 30. dubna

Mezitímní zpráva (leden – březen 2025)

→ 16. května

Výroční valná hromada společnosti

→ 25. července

Pololetní finanční zpráva 2025

→ 30. října

Mezitímní zpráva (leden – září 2025)

Vydavatel

Volkswagen AG
Finanční publikace koncernu
PO Box 1848
38436 Wolfsburg, Německo
Tel.: + 49 (0) 5361 9-0
Fax: + 49 (0) 5361 9-28282

Vztahy s investory

Vztahy s investory
PO Box 1849
38436 Wolfsburg, Německo
E-mail: ir@volkswagen.de
Internet: www.volkswagen-group.com

Koncepce, design a realizace

nexxar GmbH, Vienna

Český překlad

Škoda Auto a.s.

Fotografie

Volkswagen AG

Tato výroční zpráva byla zpracována v systému firesys (s výjimkou konsolidované účetní závěrky).

558.809.629.20