

VÝROČNÍ ZPRÁVA

2023

Toto znění souhrnné výroční zprávy koncernu Volkswagen a společnosti Volkswagen AG za rok 2023 (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

	2023	2022 ¹	%
Množstevní údaje² (v tis.)			
Vozidla dodaná zákazníkům (počet kusů)	9 240	8 263	+11,8
Prodej vozidel (počet kusů)	9 362	8 481	+10,4
Výroba (počet kusů)	9 309	8 717	+6,8
Počet zaměstnanců k 31. prosinci	684,0	675,8	+1,2
Finanční údaje (IFRS), (v mil. €)			
Tržby	322 284	279 050	+15,5
Provozní výsledek před mimořádnými položkami	22 576	22 509	+0,3
Provozní ziskové rozpětí před mimořádnými položkami (v %)	7,0	8,1	
Mimořádné položky	0	-399	x
Provozní výsledek	22 576	22 109	+2,1
Provozní ziskové rozpětí (v %)	7,0	7,9	
Výsledek hospodaření před zdaněním	23 194	22 070	+5,1
Rentabilita tržeb před zdaněním (v %)	7,2	7,9	
Hospodářský výsledek po zdanění	17 928	15 852	+13,1
Divize Automobily³			
Náklady na výzkum a vývoj celkem	21 779	18 908	+15,2
Poměr výzkumu a vývoje (v %)	8,1	8,1	
Peněžní toky z provozní činnosti	37 851	29 865	+26,7
Peněžní toky z investiční činnosti vztahující se k provozní činnosti ⁴	27 153	25 058	+8,4
z toho: hmotné investice	14 371	12 731	+12,9
míra hmotných investic k tržbám (v %)	5,4	5,5	
Čistý peněžní tok	10 698	4 807	x
Čistá likvidita k 31. prosinci	40 289	43 015	-6,3
Rentabilita investovaného kapitálu (ROI) v %	12,3	12,0	
Divize Finanční služby			
Rentabilita vlastního kapitálu před zdaněním ⁵ (v %)	8,8	14,1	

VOLKSWAGEN AG

	2023	2022 ¹	%
Množstevní údaje (v tis.)			
Počet zaměstnanců k 31. prosinci	116,1	116,7	-0,5
Finanční údaje (HGB), (v mil. €)			
Tržby	92 413	79 491	+16,3
Zisk za účetní období	6 243	12 477	-50,0
Dividendy (v €)			
na kmenovou akcii	9,00	8,70	
na prioritní akcii	9,06	8,76	

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

2 Včetně čínských společných podniků zaúčtovaných ekvivalenční metodou. Počty vozidel dodaných v minulém účetním období odpovídají aktualizovaným statistickým údajům.

3 Včetně alokace konsolidačních úprav mezi divizemi Automobily a Finanční služby.

4 Vyjma získání a vyřazení kapitálových investic: 25 038 (22 061) mil. €.

5 Výsledek hospodaření před zdaněním jako procento průměrného vlastního kapitálu.

Tento dokument je překladem původní německé výroční zprávy. V případě nesrovnalostí má přednost německá verze. Všechna čísla ve zprávě byla zaokrouhlena; z tohoto faktu mohou vyplývat nepatrné nesrovnalosti. Údaje z předchozího účetního období jsou uvedeny v závorce bezprostředně za údaji běžného období. Specifikované rozsahy kategorií vozidel 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 lišit v závislosti na rozličných ostatních faktorech.

1

Naším akcionářům

04	Dopis akcionářům
08	Představenstvo Volkswagen Aktiengesellschaft
10	Zpráva dozorčí rady

2

Divize

18	Značky a obchodní aktivity
21	Volkswagen osobní vozy
23	Škoda
25	SEAT/CUPRA
27	Volkswagen užitkové vozy
29	Audi
31	Porsche
33	TRATON GROUP
35	Volkswagen Group Čína
37	Volkswagen Financial Services

3

Správa a řízení

41	Prohlášení o správě a řízení
56	Členové představenstva
58	Členové dozorčí rady a složení výborů
61	Zpráva o odměňování

4

Konsolidovaná výroční zpráva

93	Cíle a strategie
99	Systém řízení a klíčové výkonnostní ukazatele
102	Struktura a obchodní činnost
106	Zveřejnění dle práva o převzetích
109	Obchodní vývoj
125	Akcie a dluhopisy
133	Finanční výkonnost, finanční pozice
152	Volkswagen AG (zveřejnění dle německého obchodního zákoníku)
157	Trvale udržitelné zvyšování hodnoty
196	EU Taxonomie
213	Zpráva o očekávaném vývoji
222	Zpráva o rizicích a příležitostech
263	Výhled na rok 2024

5

Konsolidovaná účetní závěrka

267	Výkaz zisku a ztráty
268	Výkaz o úplném výsledku
270	Rozvaha
272	Výkaz o změnách ve vlastním kapitálu
273	Výkaz o peněžních tocích
274	Příloha
442	Prohlášení o odpovědnosti
443	Zpráva nezávislého auditora
457	Zpráva nezávislého auditora (ke zprávě o odměňování)

6

Doplňující informace

460	Přehled za pětileté období
461	Klíčové finanční výkonnostní ukazatele
462	Glosář
465	Plánované události

Tato výroční zpráva byla zveřejněna při příležitosti výroční mediální konference dne 13. března 2024.

Tato výroční zpráva obsahuje prohlášení o vývoji podnikání koncernu Volkswagen zaměřená na budoucnost. Tato prohlášení vycházejí z předpokladů týkajících se vývoje hospodářského, politického a právního prostředí v jednotlivých zemích, regionech a na trzích, a zejména pro automobilový průmysl, které byly učiněny na základě dostupných informací a které jsou považovány v době vydání zprávy za reálné. Uvedené odhady s sebou nesou určitou míru rizika a skutečný vývoj se může od předpokládaného lišit. Jakékoli změny významných parametrů týkajících se našich klíčových odbytových trhů nebo jakékoli významné změny směnných kurzů, energií a jiných komodit nebo dodávek dílů relevantních pro skupinu Volkswagen budou mít odpovídající dopad na vývoj našeho podnikání. Kromě toho může dojít k odchylkám od očekávaného vývoje podnikání, pokud se hodnocení faktorů ovlivňujících trvalé zvyšování hodnoty a rizik a příležitostí uvedených v této výroční zprávě bude vyvíjet jinak, než v současné době očekáváme, nebo pokud se objeví další rizika a příležitosti či jiné faktory, které ovlivní vývoj podnikatelské činnosti.



Naším akcionářům

Dopis akcionářům

Vážení akcionáři,

Růst, díky kterému se bude zvyšovat hodnota na léta dopředu – to je cíl koncernu Volkswagen. Hodnota pro naše investory, pro naše zákazníky, pro naše zaměstnance a pro společnost jako takovou.

Přes náročné podmínky jsme v účetním období roku 2023 dosáhli solidních výsledků. S přispěním všech regionů jsme o 12 % navýšili dodávky zákazníkům na celkových 9,24 mil. vozů. V Číně, která je největším samostatným trhem koncernu, jsme navzdory velmi náročnému tržnímu prostředí expandovali o 1,6 %. Koncern Volkswagen zároveň úspěšně pokračoval v transformaci a svým zákazníkům dodal 771 100 plně elektrických vozidel, tedy o 34,7 % více než v předchozím roce. V Evropě jsme dále upevnili silnou pozici, kterou v tomto segmentu na trhu máme.

V našich solidních finančních výsledcích se odráží spokojenost zákazníků s našimi výrobky. S tržbami ve výši 322,3 mld. €, provozním výsledkem 22,6 mld. € a výslednou provozní rentabilitou tržeb ve výši 7 % jsme prokázali odolnost našeho obchodního modelu. Těchto výsledků jsme dosáhli navzdory výrazným nepříznivým dopadům plynoucím z ocenění komoditních derivátů, které v předchozím roce příznivě ovlivnilo provozní výsledek. Dalším úspěšným výsledkem našich snah bylo, že jsme v divizi Automobily vygenerovali významný čistý peněžní tok díky zisku ve výši 10,7 mld. €. Čistá likvidita divize Automobily ve výši 40,3 mld. € ke konci roku 2023 nás navíc staví do velmi pevné pozice.

Koncern Volkswagen znovu a znovu spolehlivě plní své sliby. A to i v tržním prostředí vyznačujícím se nejistotou. Jsme hrdí na naši solidní výkonnost a je pro nás důležité, aby se na ní podíleli i naši akcionáři. Představenstvo a dozorčí rada proto navrhuje vyplatit dividendu ve výši 9,00 € na kmenovou akcii a 9,06 € na prioritní akcii.

V centru našeho zájmu je elektrifikace. Ale vidíme, že v některých regionech, jako je Severní Amerika a Evropa, postupuje zavádění elektromobility pomaleji, než se předpokládalo, zatímco jiné země, například Čína, nepřestávají udivovat rychlostí své transformace. Proto koncern Volkswagen usiluje o flexibilitu pohonných jednotek a finanční stabilitu. Díky našemu jedinečnému portfoliu poskytujeme zákazníkům ty správné produkty. A přestože intenzivně investujeme do rozvoje elektromobility, nadále nabízíme vysoce konkurenceschopné, hospodárné a atraktivní modely se spalovacími motory. Zařazením těchto modelů a hybridních a elektrických vozidel do našeho portfolia zajišťujeme maximální flexibilitu, aniž bychom ztratili ze zřetele svůj cíl a prioritu – přechod na elektromobilitu.

Program Top 10 i v uplynulém roce dláždil cestu úspěchu našich provozních a strategických opatření. Při stanovení priorit se řídíme jasnou a transparentní logikou: konkrétními milníky, jasně vymezenými odpovědnostmi a pravidelným hodnocením dosaženého pokroku. Jedním z klíčových bodů programu je sladění naší společnosti s kapitálovým trhem. Důležitým prvkem v tomto úsilí bylo vytváření virtuálních „equity stories“ pro všechny značky koncernu. Investoři jsou pro nás více než důležitou hnací silou – jako akcionáři jsou součástí naší společnosti. Vytváření přidané hodnoty pro investory, společně se všemi ostatními zúčastněnými stranami, je klíčovou součástí vnímání naší role ve správě a řízení společnosti. To byl také jeden z motivů, proč představenstvo koncernu usilovalo o intenzivní dialog s kapitálovým trhem; jak v rámci osobních diskusí na investorských konferencích v nejvýznamnějších světových finančních centrech, tak i na našem Dni kapitálových trhů, který se konal na Hockenheimringu v červnu 2023.

Rok 2023 byl pro koncern Volkswagen rokem reorganizace a restrukturalizace. V mnoha oblastech jsme postupovali rychleji, než jsme původně plánovali a očekávali. Mnohé se nám podařilo zefektivnit a děláme pokroky i v plnění dalších úkolů. Měníme sami sebe. Půda je připravena; z restaurátora se měníme na architekta a stavitele v jednom. Máme plán a jasnou představu o silných stránkách a potenciálu koncernu. Víme, kam směřujeme. Známe cestu. Zaměřujeme se na realizaci. Krok za krokem a den za dnem postupujeme vpřed a pokrok, kterého dosahujeme, je viditelný a měřitelný.

Síla koncernu spočívá v síle jeho značek. Žádná jiná společnost nenabízí tak přesvědčivé, silné a jedinečné portfolio produktů. Plníme přání našich zákazníků ve všech segmentech a ve všech kategoriích vozidel. Nastavujeme vysoké standardy kvality a designu našich vozidel. V minulosti jsme ovšem tyto standardy, jak své vlastní, tak i našich zákazníků, ne vždy v plném rozsahu splňovali. V loňském roce jsme napříč všemi značkami zavedli ambiciózní programy kvality a designu. Přitom jsme využili synergie a zkušenosti všech hráčů v týmu koncernu Volkswagen. První výsledky ukazují, že jsme na správné cestě. Rok 2024 bude z pohledu nových modelů rekordní. Důležitým milníkem je uvedení na trh našich prvních vozů postavených na plně elektrické prémiové platformě PPE, modelů Audi Q6 e-tron a Porsche Macan. Tyto vozy představují vznik nové generace výkonných a atraktivních modelů.

Váže nás odpovědnost. Po celé generace a v zájmu generací. Naše značky a výrobky musí být životaschopné i v budoucnu. A proto musíme do budoucnosti výrazně investovat. Abychom byli schopni tento cíl ufinancovat, dohodli jsme se se všemi značkami na jednoznačně definovaných cílech a zavedli jsme efektivní programy ke zvýšení výkonnosti. Tyto programy neslouží jen k úspoře nákladů; jsou i jedinečnou příležitostí, jak věci utvářet. Chceme své značky připravit na budoucí úspěch. A to vyžaduje i nové zdroje příjmů. Jde o udržitelné zvyšování naší ziskovosti.

To, že jsme vázáni odpovědností, také znamená, že o udržitelnosti uvažujeme komplexně, s ohledem na přírodní prostředí, lidi, společnost a podnikání vytvářející hodnoty. V rámci celého koncernu a ve všech jeho značkách jsme zahájili ambiciózní a strukturované programy. Za plnění cílů vytyčených v těchto programech odpovídají manažeři osobně. Důležitou součástí naší strategie udržitelnosti je náš závazek k dekarbonizaci. Výroba je v tomto ohledu jedním z hlavních ovlivňujících faktorů – do roku 2030 chceme snížit emise CO₂ z výroby osobních a lehkých užitkových vozidel o 50 % ve srovnání s výchozím rokem 2018. Členové prestižní iniciativy Science Based Targets (SBTi) potvrdili, že stanovením tohoto cíle pro fázi výroby (Scope 1 a Scope 2) splní naše společnost požadavek na přispění k omezení globálního oteplování na 1,5 stupně Celsia. SBTi dále potvrdila, že cíl snížit emise CO₂ o 30 % během fáze používání (Scope 3) je v souladu s omezením globálního oteplování na 2 stupně Celsia. Potvrzení ze strany SBTi je pro nás motivací.

Tým koncernu Volkswagen je symbolem nového způsobu vedení. Společně jsme se zavázali k jednoznačnému a rozhodujícímu postoji: k podnikavosti a individuální odpovědnosti. Volkswagen – náš společný podnik. Takové jsou naše úkoly. A je na nás, abychom je vyřešili.

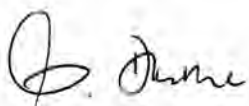
V roce 2023 jsme se soustředili na jednu z našich klíčových schopností, na vedoucí postavení v oblasti technologií, která je nedílnou součástí DNA Volkswagenu. Zákazníci našich silných a přitažlivých značek těží ze strategie inteligentní platformy. To je také klíčem k vyšší efektivitě, využití synergií a budování ekonomické odolnosti v náročných a silně konkurenčních časech. Při tom se díváme na věci z pohledu zákazníka a jsme schopni nabídnout atraktivní vozidla s atraktivními řešeními za atraktivní cenu. Díky novému uspořádání našich architektur, vytvoření technologických profilů, pokroku ve strategii v oblasti baterií a rozšíření vysoce výkonných nabíjecích sítí jsme již dosáhli významných milníků. Reorganizace našich softwarových aktivit má také výrazný vliv na revizi naší technologické strategie. Soustředíme se na své klíčové kompetence a spolupracujeme se spolehlivou sítí vysoce výkonných partnerů.

Koncern Volkswagen myslí globálně a jedná lokálně. Chceme si uchovat silné postavení v Evropě a Číně a využít příležitosti k růstu v Severní Americe. Využíváme k tomu produkty přizpůsobené nejrozmanitějším požadavkům našich zákazníků v různých regionech. Strategie pro náš největší samostatný trh nese název „V Číně pro Čínu“ a význam těchto slov se odráží i v našich činech. Ve městě Che-fej jsme v loňském roce založili společnost Volkswagen China Technology Company. V současné době zde již více než 2 000 technologických odborníků pracuje na budoucnosti čínské výroby automobilů. Naším cílem je zkrátit dobu vývoje nových produktů a technologií přibližně o 30 % ve srovnání se současným stavem, abychom se vyrovnali „rychlosti Číny“. Snažíme se také, aby naše výrobky v Číně byly více čínské. K tomu nám napomáhá spolupráce se silnými partnery, jako jsou společnosti XPeng, Thundersoft a Horizon Robotics. I nadále budeme pracovat na vývoji vozidel, která budou plně odpovídat potřebám čínských zákazníků. V severoamerickém regionu jsme dosáhli významného pokroku díky zásadním strategickým rozhodnutím, jako je intenzivnější lokalizace výroby, výstavba závodu na výrobu bateriových článků v kanadském Ontariu a oživení a elektrifikace tradiční značky Scout. Budeme zde ve zvýšené míře využívat produktové synergie, abychom využili svůj růstový potenciál plynoucí z místní výroby. Kromě trhů v Číně, Severní Americe a Evropě uplatňujeme regionální strategie také na rostoucích trzích Jižní Ameriky a Indie.

V roce 2023 jsme zavedli nový model řízení, který znamená menší míru centrálního řízení, větší podnikatelskou odpovědnost a tvůrčí svobodu pro značky a jejich orgány s rozhodovací pravomocí. Snažíme se chytře alokovat kapitál a stanovit jasná pravidla.

Růst, díky kterému se bude zvyšovat hodnota na léta dopředu. Dámy a pánové, díky transformaci se systematicky, krok za krokem, blížíme k realizaci našeho cíle. Po roce práce na reorganizaci a zefektivnění našich struktur a po roce, kdy jsme se zaměřovali na základní seřízení koncernu, vstupujeme do roku stabilizace a formování našeho podnikání. Naše cesta je zřejmá. Pracujeme na vizi udržitelně ziskového koncernu. Koncernu s nejatraktivnějšími produkty, nejlepším týmem a jasným příslibem. Příslibem udržitelné mobility pro příští generace.

Váš,



Oliver Blume



Vážíme nás odpovědnost.
Po celé generace a v zájmu generací.
Naše značky a výrobky musí být životaschopné
i v budoucnu. A proto musíme do budoucnosti
výrazně investovat.

– Oliver Blume –

Představenstvo

Volkswagen Aktiengesellschaft



Dr. Arno Antlitz

Finance a provoz



Oliver Blume

Předseda představenstva Volkswagen AG,
skupina sportovních a luxusních vozů



Dr. Manfred Döss

Integrita a právní záležitosti



Ralf Brandstätter

Čína



Dr. Gernot Döllner

Skupina progresivních značek



Gunnar Kilian

Lidské zdroje, Trucks group



Thomas Schäfer

Skupina objemových značek



Thomas Schmall-
von Westerholt

Technologie



Hauke Stars

IT

Zpráva dozorčí rady

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

Vážené dámy, vážení pánové,

v účetním období roku 2023 se dozorčí rada společnosti Volkswagen AG a jejich výborů při své práci soustředila na strategické sladění koncernu Volkswagen; velkou pozornost věnovala také strategii v Číně 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. 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 aktuální 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 protipatření. Představenstvo nás i nadále informovalo o situaci související s rusko-ukrajinským konfliktem a projednávalo s dozorčí radou odpovídající kroky.

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 otázek integrity a dodržování předpisů v koncernu Volkswagen. Předseda rady projednával s investory v přiměřeném rozsahu témata týkající se konkrétně dozorčí rady a po konzultaci s představenstvem případně i témata, která s dozorčí radou nesouvisela. Jedním z hlavních témat diskusí byla správa a řízení společnosti a otázky spojené s ESG. Předseda následně o těchto jednáních informoval dozorčí radu.

Dozorčí rada se v účetním období roku 2023 sešla na celkem osmi zasedáních. Šest schůzek se konalo za osobní účasti členů a dvě formou videohovoru nebo konferenčního hovoru. Účast (vypočtená na základě všech zasedání konaných během účetního období a celkového počtu členů dozorčí rady ve funkci) byla 92 %. 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

usneseníh. Zvláště naléhavé záležitosti byly řešeny písemně nebo pomocí elektronických komunikačních prostředků.

PRÁCE VÝBORŮ

Za účelem plnění svěřených povinností zřídila dozorčí rada čtyři výbory: výkonný výbor, nominační výbor, mediační 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. Mediační 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 2023, jsou uvedeni v Prohlášení koncernu o správě a řízení.

Výkonný výbor se ve vykazovaném období sešel dvanáctkrát. Pět schůzek se konalo za osobní účasti členů a sedm formou videohovoru nebo konferenčního hovoru. Na zasedáních členové výkonného výboru pečlivě 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. Výkonný výbor rovněž vykonával funkci výboru pro odměňování a připravoval rozhodnutí dozorčí rady v záležitostech týkajících se odměňování členů představenstva.

Úkolem nominačního výboru je navrhnout vhodné kandidáty na členy dozorčí rady, které doporučuje valné hromadě ke zvolení. 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 mezery ve schopnostech a odborných znalostech (hodnocení nedostatků ve schopnostech). Členové nominačního výboru se v roce 2023 sešli osobně na jedné poradě a s ohledem na výše uvedené požadavky navrhli kandidáty na členy dozorčí rady, které doporučili valné hromadě ke zvolení.

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

Výbor pro audit se v účetním období 2023 sešel čtyřikrát. Tři schůzky se konaly za osobní účasti členů a jedna schůzka se uskutečnila formou videohovoru nebo konferenčního hovoru. Jednání se soustředila na samostatnou a konsolidovanou účetní závěrku, na systém řízení rizik včetně adekvátnosti a efektivitu 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 pravidelně hodnotí kvalitu auditu. Po konzultaci s auditory projednal hodnocení auditorského rizika, strategii, plánování a výsledky auditu.

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 například školení o situaci v oblasti surovin a o výrobě bateriových článků. 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 podrobně seznamováni s tématy, která se týkají konkrétně dozorčí rady společnosti Volkswagen AG (v rámci tzv. onboardingu).



Hans Dieter Pötsch

TÉMATA PROJEDNÁVANÁ V DOZORČÍ RADĚ

První zasedání dozorčí rady se ve vykazovaném období konalo 10. února 2023. Na tomto setkání jsme projednávali záležitosti týkající se představenstva a odměn a s představenstvem jsme konzultovali především strategii elektromobility v Číně a situaci v oblasti dodávek. Zabývali jsme se také aktuálním stavem investičního a finančního plánování koncernu Volkswagen.

Další zasedání dozorčí rady se konalo 3. března 2023. Po podrobném přezkoumání jsme schválili konsolidovanou účetní závěrku a samostatnou účetní závěrku společnosti Volkswagen AG za účetní období 2022, kterou připravilo představenstvo. Přezkoumali jsme souhrnnou výroční zprávu, souhrnnou samostatnou nefinanční zprávu za účetní období 2022 a preventivní zprávu představenstva o vztazích společnosti Volkswagen AG s přidruženými společnostmi (zpráva o vztazích) v souladu s § 312 zákona *Aktiengesetz* (AktG – německý zákon o akciových společnostech). Mezi další body programu patřilo vydání zakázky na audit samostatné a konsolidované účetní závěrky za účetní období 2023 a dalších účetních dokumentů, změna v systému odměňování členů představenstva, restrukturalizace úseků divize Finanční služby koncernu Volkswagen zejména v souvislosti se založením společnosti TRATON Financial Services AB, dále výběr lokality pro továrnu na výrobu bateriových článků v Severní Americe a strategie výroby plně elektrických modelů ve Spojených státech.

Dne 9. května 2023 se konalo zasedání dozorčí rady, které se vedle složení představenstva společnosti Volkswagen AG zaměřilo na surovinovou situaci a na přípravu 63. valné hromady společnosti Volkswagen AG. Další témata, která jsme s představenstvem projednávali, se týkala obchodního vývoje v prvním čtvrtletí roku 2023, vývoje na čínském trhu a změny pozice společnosti CARIAD SE.

Vedle koncepce Dne kapitálových trhů se dozorčí rada na svém zasedání dne 13. června 2023 soustředila především na strategické úvahy o čínském trhu. Kromě toho jsme s představenstvem diskutovali o aktuálním stavu investičního a finančního plánování koncernu Volkswagen a o energetické strategii společnosti Volkswagen AG.

Zasedání dozorčí rady 29. června 2023 se zabývalo složením představenstva společnosti Volkswagen AG. Na této schůzi jsme se rozhodli jmenovat Gernota Döllnera s účinností od 1. září 2023 členem představenstva společnosti Volkswagen AG jako nástupce Markuse Duesmanna, který po vzájemné dohodě společnost opustil. Rovněž jsme se dohodli, že pan Döllner navíc převezme funkci předsedy představenstva společnosti AUDI AG. Na svém zasedání 26. července 2023 se dozorčí rada zabývala strategií e-mobility v Číně.

Dne 29. září 2023 se rada sešla, aby projednala především složení představenstva, dodávky surovin společnosti Volkswagen AG a strategii týkající se portfolia segmentu užitkových vozidel.

Jedním z témat, o kterých jsme diskutovali s představenstvem na našem zasedání dne 17. listopadu 2023, byl aktuální stav investičního a finančního plánování koncernu a strategie týkající se portfolia užitkových vozidel. Spolu s představenstvem jsme vydali výroční prohlášení o souladu s německým kodexem správy a řízení společnosti („kodex“).

Ve vykazovaném období jsme písemně hlasovali mimo jiné o další změně v systému odměňování členů představenstva, o návrhu na změnu ustanovení o odměňování členů dozorčí rady předloženém valné hromadě, dále o schválení vybrané lokality pro továrnu na výrobu bateriových článků v Severní Americe a o složení výborů dozorčí rady.

V následující tabulce je uveden počet schůzí kompletní rady a výborů, jakož i účast jednotlivých členů dozorčí rady v roce 2023:

	Zasedání kompletní dozorčí rady	Zasedání výborů
Hans Dieter Pötsch	8 z 8	13 ze 13
Jörg Hofmann	8 z 8	11 ze 12
Dr. Hessa Sultan Al Jaber	7 z 8	-
Mansoor bin Ebrahim Al-Mahmoud	6 z 8	4 ze 4
Harald Buck	8 z 8	-
Matías Carnero Sojo	7 z 8	-
Daniela Cavallo	8 z 8	15 ze 16
Julia Willie Hamburg	6 z 8	-
Marianne Heiss	8 z 8	4 ze 4
Dr. Arno Homburg	7 z 8	-
Günther J. Horvath (od 28. února 2023)	6 ze 7	-
Simone Mahler (do 31. května 2023)	3 ze 3	-
Peter Mosch	8 z 8	12 ze 12
Daniela Nowak	8 z 8	-
Dr. Hans Michel Piëch	7 z 8	10 ze 13
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	8 z 8	4 ze 4
Dr. Wolfgang Porsche	6 z 8	12 ze 13
Jens Rothe (do 3. března 2023)	2 ze 2	4 ze 4
Gerardo Scarpino (od 21. dubna 2023)	6 ze 6	10 ze 10
Karina Schnur (od 11. července 2023)	3 ze 3	-
Conny Schönhardt	8 z 8	4 ze 4
Stephan Weil	7 z 8	11 ze 13

STŘET ZÁJMŮ

Ve vykazovaném období nebyl hlášen ani zjištěn žádný střet zájmů.

SPRÁVA A ŘÍZENÍ SPOLEČNOSTI A PROHLÁŠENÍ O SOULADU S KODEXEM

Jedním z témat jednání dozorčí rady dne 17. listopadu 2023 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

Jens Rothe, předseda celopodnikové rady společnosti Volkswagen Sachsen GmbH, odstoupil z dozorčí rady společnosti Volkswagen AG s účinností od 3. března 2023. Jens Rothe byl členem dozorčí rady jako zástupce zaměstnanců od 22. října 2021. Jeho nástupcem byl soudně jmenován Gerardo Scarpino, výkonný ředitel koncernové rady zaměstnanců, a to s účinností od 21. dubna 2023.

Funkční období Marianne Heiss a Wolfganga Porscheho v dozorčí radě společnosti Volkswagen AG skončilo s účinností od ukončení valné hromady společnosti Volkswagen AG dne 10. května 2023, stejně jako funkční období Günthera Horvatha, které bylo omezeno na základě soudního jmenování. Valná hromada zvolila Marianne Heiss, Wolfganga Porscheho a Günthera Horvatha na celé další funkční období.

Simone Mahler, předsedkyně společné podnikové rady společností Volkswagen Financial Services AG a Volkswagen Bank GmbH, odstoupila z dozorčí rady společnosti Volkswagen AG s účinností od 31. května 2023. Simone Mahler byla členkou dozorčí rady jako zástupce zaměstnanců od 12. května 2022. Její nástupkyní byla soudem jmenována Karina Schnur, předsedkyně celopodnikové a koncernové rady společnosti MAN Truck & Bus SE, a to s účinností od 11. července 2023.

S účinností od 31. prosince 2023 odstoupil Peter Mosch, předseda celopodnikové rady AUDI AG, z dozorčí rady společnosti Volkswagen AG. Pan Mosch byl členem dozorčí rady jako zástupce zaměstnanců od 18. ledna 2006. Jeho nástupkyní byla s účinností od 9. ledna 2024 soudem jmenována Rita Beck, místopředsedkyně celopodnikové rady společnosti AUDI AG.

S účinností od 1. září 2023 jmenovala dozorčí rada Gernota Döllnera členem představenstva společnosti Volkswagen AG. Pan Döllner převzal v představenstvu skupinu značek Progressive (dříve Premium) a nahradil ve funkci Markuse Duesmanna, který po vzájemné dohodě odstoupil z představenstva s účinností ke dni 31. srpna 2023.

Všem odcházejícím členům dozorčí rady a představenstva upřímně děkujeme za jejich práci.

AUDIT SAMOSTATNÉ A KONSOLIDOVANÉ ÚČETNÍ ZÁVĚRKY

V souladu s naším návrhem zvolila valná hromada společnosti Volkswagen AG dne 10. května 2023 společnost *EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft* (EY) auditorem společnosti a koncernu za účetní období 2023. Auditóři 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, které představují nesprávnost 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 obsahu kombinované samostatné nefinanční zprávy za rok 2023.

Auditóři kromě toho analyzovali systém včasného varování před riziky a jejich monitorování, který je zaintegrován do systému řízení rizik, a dospěli k závěru, že představenstvo přijalo opatření požadovaná podle § 91 odst. 2 zákona AktG k včasnému odhalení rizik ohrožujících další existenci společnosti. Ověřili také představenstvem předloženou zprávu o vztazích mezi společnostmi Volkswagen AG a přidruženými společnostmi dle § 312 zákona AktG (zpráva o vztazích) za období od 1. ledna do 31. prosince 2023 a vydali 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.“

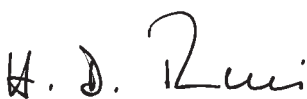
Členům výboru pro audit a členům dozorčí rady byly v dostatečném časovém předstihu před schůzemi dne 29. února 2024, resp. 1. března 2024 poskytnuty dokumenty týkající se samostatné a konsolidované účetní závěrky včetně zprávy o vztazích, dále dokumenty týkající se souhrnné výroční zprávy a zpráv o auditu vypracovaných auditory a zpráva společnosti EY o externím auditu obsahu kombinované samostatné nefinanční zprávy za účetní období 2023. Auditóři na obou schůzích podrobně informovali o významných zjištěních auditu a byli k dispozici, aby poskytli 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 a auditor pravidelně konzultují i bez přítomnosti představenstva.

S přihlédnutím ke zprávám auditora, k diskusím s auditory 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 kombinované samostatné nefinanční zprávy za účetní období 2023. Výbor o nich informoval na zasedání dozorčí rady dne 1. března 2024. 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 auditory 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 1. března 2024, 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 kombinované samostatné nefinanční zprávy za účetní období 2023, a vydala zprávu bez výhrad. Na našem zasedání dne 1. března 2024 se společnost EY rovněž zúčastnila jednání o těch bodech programu, které se týkaly kombinované samostatné nefinanční zprávy za účetní období 2023. Po vlastním nezávislém přezkoumání kombinované samostatné nefinanční zprávy za účetní období 2023 nevznesla dozorčí rada žádné námítky. Rozhodli jsme se rovněž, že společně s představenstvem vypracujeme zprávu o odměňování za účetní období roku 2023. Výkonný výbor připravil usnesení dozorčí rady týkající se zpracování zprávy o odměňování. Kromě kontroly, zda tato zpráva obsahuje všechny zákonem požadované informace, společnost EY šla při auditu jejího obsahu nad rámec zákonných požadavků a vydala zprávu bez výhrad.

Rádi bychom vyjádřili srdečné poděkování a velkou vděčnost představenstvu, podnikové radě, manažerským týmům a všem zaměstnancům společnosti Volkswagen AG a jejích přidružených společností za práci, kterou ve vykazovaném období odvedli. Rok 2023 byl dalším rokem plným výzev, které bylo třeba překonat, přičemž některé z nich byly zásadní. Díky své tvrdé práci a vysokému osobnímu nasazení všichni významně přispěli k tomu, že rok 2023 skončil pro koncern Volkswagen pozitivně.

Wolfsburg, 1. března 2024



Hans Dieter Pötsch
předseda dozorčí rady

2

Divize

18	Značky a obchodní aktivity
21	Volkswagen osobní vozy
23	Škoda
25	SEAT/CUPRA
27	Volkswagen užitkové vozy
29	Audi
31	Porsche
33	TRATON GROUP
35	Volkswagen Group Čína
37	Volkswagen Financial Services

Značky a obchodní segmenty

V roce 2023 koncern Volkswagen zaznamenal rekordní meziroční růst počtu prodaných vozů a tržeb v náročném tržním prostředí zasaženém omezenou dostupností vozidel.

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 automobilového softwaru, výroba a prodej osobních, lehkých užitkových a nákladních vozů, autobusů a motocyklů. Dále sem spadají podniky na výrobu originálních dílů, velkoobjemových dieselových motorů, turbodmychadel a komponentů pohonných jednotek. Sortiment je postupně doplňován o řešení související s mobilitou. Značka Ducati byla přiřčena 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

Divize Automobily			Divize Finanční služby
Segment osobních vozů	Segment užitkových vozů	Segment power engineeringu	
Volkswagen osobní vozy	TRATON	MAN Energy Solutions	Financování prodejců a zákazníků
Škoda	užitková vozidla		Leasing
SEAT			Přímé bankovníctví
Volkswagen užitkové vozy			Pojištění
Tech. komponenty			Správa vozového parku
Audi			Služby v oblasti mobility
Porsche Automotive			
CARIAD			
Baterie			
Ostatní			

V této kapitole představíme klíčové objemové a finanční údaje týkající se koncernových značek a společnosti Volkswagen Financial Services. S ohledem na značný význam rozvoje našeho podnikání na celosvětově největším samostatném trhu koncernu informujeme v tomto oddíle také o obchodním vývoji a výsledcích našeho působení v Číně.

Údaje o výrobě a informace o počtu vozů dodaných zákazníkům jsou rozlišeny podle značek vozidel a jejich modelů, které nesou odpovídající logo značky. Údaje o počtu prodaných vozů uvádějí počet vozidel prodaných příslušnými značkami včetně modelů jiných značek koncernu. V některých případech jsou mezi údaji o dodaných a prodaných vozech výrazné rozdíly, které souvisejí s rozvojem našeho podnikání v Číně.

KLÍČOVÉ ÚDAJE PODLE SKUPINY ZNAČEK A OBCHODNÍCH SEGMENTŮ

v tis. vozů/mil. €	PRODEJ VOZŮ		TRŽBY		PROVOZNÍ VÝSLEDEK	
	2023	2022	2023	2022 ¹	2023	2022 ¹
skupina značek Core	4 826	4 069	137 770	113 762	7 273	4 045
skupina značek Progressive	1 282	1 070	69 865	61 753	6 280	7 622
skupina značek Sport Luxury ²	334	314	37 349	34 599	6 938	6 425
CARIAD	-	-	1 078	796	-2 392	-2 068
baterie	-	-	31	0	-417	-121
TRATON užitková vozidla	339	306	45 731	39 516	3 715	1 583
MAN Energy Solutions	-	-	4 044	3 565	369	284
společnosti v Číně konsolidované ekvivalenční metodou ³	3 065	3 122	-	-	-	-
Volkswagen Financial Services	-	-	50 765	43 953	3 253	5 584
ostatní ⁴	-484	-400	-24 350	-18 895	-2 445	-845
koncern Volkswagen před zaúčtováním mimořádných položek	-	-	-	-	22 576	22 509
mimořádné položky	-	-	-	-	0	-399
koncern Volkswagen	9 362	8 481	322 284	279 050	22 576	22 109

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

2 Včetně Porsche Financial Services: tržby 40 530 (37 637) mil. €, provozní výsledek 7 284 (6 772) mil. €.

3 Tržby a provozní výsledek společností v Číně zaúčtovaných ekvivalenční metodou nejsou zahrnuty do konsolidovaných údajů; podíl těchto společností na provozním výsledku činil 2,621 (3,280) 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 nepřijížené k jednotlivým značkám.

KLÍČOVÉ ÚDAJE O SKUPINĚ ZNAČEK CORE

v tis. vozů/mil. €	PRODEJ VOZŮ		TRŽBY		PROVOZNÍ VÝSLEDEK	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Volkswagen osobní vozy	3 016	2 594	86 382	73 773	3 542	2 647
Škoda	1 056	863	26 536	21 026	1 773	628
SEAT	602	468	14 333	10 941	625	33
Volkswagen užitkové vozy	423	340	15 325	11 455	873	529
tech. komponenty	-	-	21 282	17 966	582	130
konsolidace	-270	-195	-26 088	-21 399	-121	78
skupina značek Core	4 826	4 069	137 770	113 762	7 273	4 045

KLÍČOVÉ ÚDAJE PODLE DIVIZÍ

v tis. vozů/mil. €	PRODEJ VOZŮ		TRŽBY		PROVOZNÍ VÝSLEDEK	
	2023	2022	2023	2022 ¹	2023	2022 ¹
segment osobních vozů	9 023	8 175	218 380	189 312	14 704	14 603
segment užitkových vozů	339	306	45 731	39 516	3 714	1 588
segment power engineering	-	-	4 044	3 565	366	281
divize Automobily ²	9 362	8 481	268 156	232 392	18 784	16 471
divize Finanční služby	-	-	54 128	46 657	3 792	5 638
koncern Volkswagen	9 362	8 481	322 284	279 050	22 576	22 109

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

2 Včetně alokace konsolidačních úprav na divize Automobily a Finanční služby.

KLÍČOVÉ ÚDAJE PODLE TRHŮ

V účetním období 2023 se koncern Volkswagen musel vypořádat s dlouhodobě náročným tržním prostředím. Provozní výsledek (údaj z předchozího období před zaúčtováním mimořádných položek) činil 22,6 (22,5) mld. €. Zatímco ocenění reálné hodnoty derivátů, na které se nevztahuje zajišťovací účetnictví, mělo ve vykazovaném období nepříznivý dopad (-3,2 mld. €), v předchozím roce mělo pozitivní efekt (+1,8 mld. €). O rok dříve zatížily mimořádné položky související s problematikou dieselových motorů provozní výsledek sumou -0,4 mld. €.

Počet prodaných vozů koncernu dosáhl ve vykazovaném období 9,4 (8,5) mil. vozů. Tržby vzrostly o 15,5 % na 322,3 mld. €. Pozitivní účinek měly vyšší objemy, lepší cenová pozice a produktový mix.

V regionu Evropy/ostatních trhů počet prodaných vozů meziročně vzrostl o 19,3 % na 4,2 mil. vozidel. Díky tomu a díky lepší cenové pozici se zvýšily tržby na 187,9 (154,5) mld. €.

Počet prodaných vozů na severoamerických trzích vzrostl ve vykazovaném období o 24,2 % na 1,1 mil. vozidel. Především v důsledku vyšších objemů stouply tržby na 67,9 (59,9) mld. €.

Na trzích v jihoamerickém regionu jsme v účetním období 2023 prodali 513 tis. vozů, což představuje nárůst o 5,3 % oproti roku 2022. Především v důsledku vyšších objemů stouply tržby o 10,7 % na 17,1 mld. €.

V asijsko-pacifickém regionu dosáhl v roce 2023 počet prodaných vozů koncernu Volkswagen – včetně čínských společných podniků – objemu 3,6 (3,6) mil. Tržby činily 50,1 (51,4) mld. €. Tato částka neobsahuje tržby čínských společných podniků, které jsou zaúčtovány ekvivalenční metodou.

Zajišťovací transakce týkající se tržeb v cizí měně měly ve vykazovaném období negativní dopad na tržby koncernu ve výši - 0,8 (- 2,3) mld. €.

KLÍČOVÉ ÚDAJE PODLE TRHŮ

v tis. vozů/mil. €	PRODEJ VOZŮ		TRŽBY	
	2023	2022	2023	2022 ¹
Evropa / ostatní trhy	4 169	3 495	187 949	154 514
Severní Amerika	1 078	868	67 908	59 910
Jižní Amerika	513	487	17 139	15 476
Asie a Pacifik ²	3 603	3 632	50 109	51 443
zajištění tržeb	-	-	-821	-2 294
koncern Volkswagen²	9 362	8 481	322 284	279 050

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

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



Značka Volkswagen osobní vozy oslavila v účetním období 2023 tržní debut nového modelu Tiguan. Uvedla na trh také plně elektrický sedan ID.7. Provozní výsledek se meziročně zlepšil.

OBCHODNÍ VÝVOJ

Cílem značky Volkswagen osobní vozy je přeprava osob. Ústředním bodem strategie ACCELERATE 2030 je celosvětová iniciativa, jejímž prostřednictvím se značka snaží transformovat na technologickou a softwarovou firmu orientovanou na potřeby zákazníků.

Vrcholem aktivit značky Volkswagen osobní vozy v účetním období roku 2023 byla premiéra třetí generace zcela zmodernizovaného bestselleru Tiguan. Interiér s jasně strukturovaným digitálním kokpitem, infotainmentovým displejem, head-up displejem a voličem jízdních zážitků je intuitivní a vychází ze skutečné zpětné vazby od zákazníků. Nové plug-in hybridní pohony umožňují dojezd až 100 kilometrů výhradně na elektřinu a rychlé DC nabíjení. Nový adaptivní systém regulace podvozku DCC Pro – technologie z prémiového segmentu – poskytuje maximální pohodlí a hbitost. Ve vykazovaném období byly také uvedeny na trh nové generace oblíbených modelů Passat a Touareg.

V dubnu 2023 oslavila značka Volkswagen osobní vozy světovou premiéru nového modelu ID.7, prvního komplexního elektrického modelu značky ve vyšší střední třídě. Plně elektrický sedan kombinuje dlouhý dojezd, rychlé nabíjení, prostorný interiér s intuitivním ovládáním, a stává se tak novým standardem pro čistě elektrické prémiové modely značky Volkswagen. Inovativní panoramatické střešní okno se „smart glass“ lze dotykovým ovládáním elektricky nastavit jako neprůhledné nebo průhledné. Byly představeny i impozantní nové plně elektrické koncepční vozy: kompaktní ID.2all a sportovní ID.GTI Concept.

Značka Volkswagen osobní vozy dodala na světové trhy v účetním období roku 2023 4,9 mil. vozů. To bylo o 6,7 % více než v roce předchozím. Růst zaznamenala především západní Evropa (+14,7 %), Severní Amerika (+17,0 %) a také Jižní Amerika (+15,9 %).

Ve vykazovaném období prodala značka Volkswagen osobní vozy 3,0 (2,6) mil. automobilů. Rodinné modely ID., Tiguan a T-Roc byly stále žádanější. I model Taigo se těšil velké oblibě. Rozdíl mezi počtem dodaných a počtem prodaných vozů je dán především skutečností, že společné automobilové podniky v Číně nejsou přiřazovány ke společností pod značkou Volkswagen osobní vozy.

Značka Volkswagen osobní vozy vyrobila v roce 2023 celosvětově 4,9 (4,8) mil. vozů. Volkswagen do Brasil, největší výrobce automobilů v Brazílii, dosáhl v 70. roce své existence výrobního milníku 25 mil. vozidel.

TRŽBY A VÝNOSY

Značka Volkswagen osobní vozy zvýšila v roce 2023 své tržby meziročně o 17,1 % na 86,4 mld. €. Provozní výsledek (údaj z předchozího období před zaúčtováním mimořádných položek) vzrostl na 3,5 (2,6) mld. €. Vyšší objemy a cenové efekty plus nižší fixní náklady měly pozitivní dopad, zatímco nárůst nákladů na produkty a dekonsolidace Volkswagen Group Rus výsledek zatížily. Provozní rentabilita tržeb (údaj z předchozího období před zaúčtováním mimořádných položek) činila 4,1 (3,6) %.

VÝROBA

počet vozů	2023	2022
Tiguan	633 147	604 536
Polo/Virtus/Nivus/Taigo	591 668	448 043
Passat/Magotan	498 369	447 246
Jetta/Sagitar	381 663	292 038
Golf	309 414	300 090
T-Roc	289 426	322 211
Lavida	271 309	377 284
T-Cross/Tacqua/Taigun	261 519	315 036
Tharu/Taos	233 756	216 397
Atlas/Teramont	229 339	217 771
ID.4, ID.5	223 425	207 934
JETTA	170 521	148 666
Bora	149 740	210 896
ID.3	142 216	83 432
Lamando	106 023	99 966
Santana	90 623	111 422
Saveiro	68 334	46 282
Arteon/CC	60 467	69 627
up!	38 420	33 317
Touareg	34 577	31 254
Touran	33 983	27 403
ID.6	15 926	38 846
Sharan/Viloran	15 097	30 888
ID.7	8 592	-
Gol	1 386	122 575
Phideon	31	7 480
	4 858 971	4 810 640

ZNAČKA VOLKSWAGEN OSOBNÍ VOZY

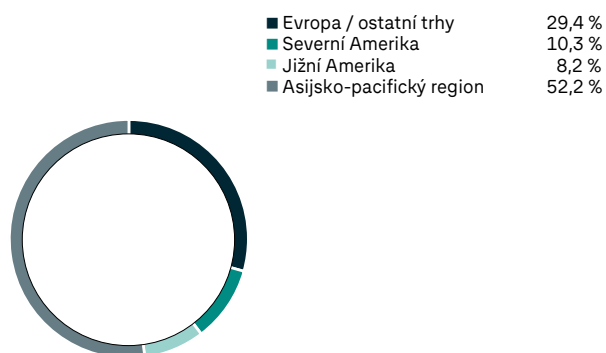
	2023	2022	%
počet dodaných vozů (v tis.)	4 867	4 563	+6,7
prodané vozy	3 016	2 594	+16,3
výroba	4 859	4 811	+1,0
tržby (v mil. €)	86 382	73 773	+17,1
provozní výsledek před zaúčtováním mimořádných položek	3 542	2 647	+33,8
provozní rentabilita tržeb (v %)	4,1	3,6	

ID.7



DODÁVKY PODLE TRHŮ

v procentech



DALŠÍ INFORMACE

www.volkswagen.com



Značka Škoda představila v roce 2023 nejnovější generace modelů Superb a Kodiaq. Počet prodaných vozů, tržby i provozní výsledek meziročně vzrostly.

OBCHODNÍ VÝVOJ

Modely Škoda jsou synonymem rafinované skromnosti. Vyznačují se nadprůměrně prostorným interiérem, nejvyššími standardy funkčnosti, výborným poměrem kvality a ceny a výrazným designem. To je doplněno řadou inovací „Simply Clever“ a novými digitálními službami, které mají společný cíl: ulehčit život zákazníkům.

Ve vykazovaném období Škoda představila čtvrtou generaci modelu Superb, která se pyšní celou řadou nových funkcí. Vlajkový model české značky v segmentu spalovacích motorů se nadále nabízí jako sedan a kombi a je ještě elegantnější, sugestivnější a dynamičtější než jeho předchůdce. Superb zaujme aerodynamickým designem, dynamickou a elegantní siluetou, ostrými liniemi a výraznými světlými. Díky tomu, že je delší a vyšší než dříve, poskytuje cestujícím více prostoru, a řada detailů Simply Clever zvyšují komfort a pohodu – a to nejen za volantem. Zcela přepracovaný interiér je jasným důkazem snahy o maximální pohodlí a co nejlepší uživatelský zážitek. Škoda v roce 2023 také představila druhou generaci modelu Kodiaq. Toto SUV posouvá udržitelnost a efektivitu na vyšší úroveň a přichází s novou koncepcí interiéru, jejímiž hlavními prvky jsou 13palcový displej infotainmentu, inovativní digitální ovladače s haptickým ovládáním a nové balíčky výbavy. Pět možností pohonu se pohybuje v rozmezí od 110 kW (150 k) do 150 kW (204 k). Kodiaq je nyní poprvé k dispozici ve variantě plug-in hybridu s dojezdem na elektřinu až 100 km. V novém Kodiaqu má premiéru také nejnovější generace LED světlometů s technologií matrix a systém regulace podvozku Dynamic Chassis Control. V uplynulém účetním období byl modernizován plně elektrický model Enyaq iV: nové motory zvyšují výkon vozidla až na 250 kW (340 k) a dojezd až na 573 km. Zlepšila se také rychlost nabíjení.

Ve vykazovaném období dodala značka Škoda na světové trhy 0,9 (0,7) mil. vozů. Odbyt v západní Evropě stoupl o 27,4 %.

V posledním vykazovaném období Škoda prodala 1,1 (0,9) mil. vozů. U zákazníků se mimořádně oblíbené těšily modely Octavia a plně elektrický Enyaq iV.

V účetním období roku 2023 vyrobila značka Škoda na celém světě 0,9 mil. vozů. To bylo o 16,1 % více než v předchozím účetním období.

TRŽBY A VÝNOSY

Tržby značky Škoda vzrostly v účetním období 2023 o 26,2 % na 26,5 mld. €. Provozní výsledek stoupl na 1,8 (0,6) mld. € vlivem objemových a cenových efektů. Směnné kurzy, náklady na produkty a dekonsolidace společnosti Volkswagen Group Rus měly negativní účinek. Provozní rentabilita tržeb se více než zdvojnásobila a dosáhla 6,7 (3,0) %.

VÝROBA

počet vozů	2023	2022
Octavia	205 764	141 499
Rapid/Scala	172 661	148 895
Fabia	114 335	118 827
Kodíaq	107 323	100 164
Karoq/Kamiq	102 413	106 811
Enyaq iV	86 732	57 213
Superb	71 062	64 780
Kushaq	27 760	26 648
	888 050	764 837

ZNAČKA ŠKODA

	2023	2022	%
počet dodaných vozů (v tis.)	867	731	+18,5
prodané vozy	1 056	863	+22,4
výroba	888	765	+16,1
tržby (v mil. €)	26 536	21 026	+26,2
provozní výsledek	1 773	628	x
provozní rentabilita tržeb (v %)	6,7	3,0	

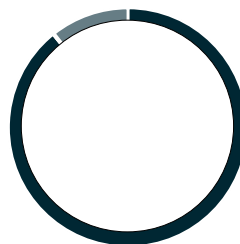
Kodíaq



DODÁVKY PODLE TRHŮ

v procentech

Evropa / ostatní trhy	89,2 %
Severní Amerika	0,0 %
Jižní Amerika	0,2 %
Asijsko-pacifický region	10,6 %



DALŠÍ INFORMACE

www.skoda-auto.com



SEAT je jedna společnost se dvěma vzájemně se doplňujícími značkami: SEAT a CUPRA.

Jedním z vrcholů roku 2023 bylo představení plně elektrického vozu CUPRA Tavascan.

Díky úspěšnému růstu značky CUPRA a SEAT byly výnosy ve vykazovaném období rekordní.

OBCHODNÍ VÝVOJ

Značka SEAT je španělskou ikonou, kterou uctívají miliony lidí. Společnost, která byla založena před více než 70 lety, nabízí kromě vozidel s úspornými spalovacími motory také mild-hybridy a plug-in hybridy, s nimiž získává nové zákazníky. V účetním období 2023 uvedla společnost SEAT na trh dvě speciální edice modelů Ibiza a Arona s novou verzí výbavy Marina Pack, která zlepšuje udržitelnost obou vozů.

CUPRA je nekonvenční inovativní značka, která propojuje elektrifikaci s výkonem a inspiruje z Barcelony celý svět. Ve vykazovaném období měla CUPRA světovou premiéru modelu Tavascan, svého plně elektrického SUV kupé postaveného na platformě MEB koncernu Volkswagen. Design exteriéru přináší atletické a sportovní proporce. Zepředu jsou okamžitě rozpoznatelné maticové LED světlomety s charakteristickými trojúhelníkovými očima. Sportovní odpružení s technologií dynamického podvozku, progresivní řízení a výkonné pneumatiky se promítají do sportovního zážitku z jízdy. Tavascan bude k dispozici ve dvojí motorizaci. CUPRA v roce 2023 také představila koncepční vůz DarkRebel, který ztělesňuje velmi provokativní designový jazyk značky CUPRA a zavádí nové standardy v designu a výkonu. DarkRebel je první vůz kompletně navržený ve virtuálním prostoru. Plně elektrický dvoumístný sportovní vůz s karosérií typu shooting brake vyjadřuje touhu a mentalitu značky CUPRA, která boří hranice.

Počet vozů dodaných zákazníkům od značek SEAT a CUPRA v roce 2023 prudce vyskočil o 34,6 % na celkem 519 tis. vozidel. Zásahu na tomto zvýšení měly z velké části dobré výsledky značky CUPRA (+50,9 %, na 231 tis. vozidel) a návrat značky SEAT k růstu (+24,0 %, na 288 tis. vozidel).

Počet prodaných vozů společnosti dosáhl ve vykazovaném období 602 tis. kusů. To bylo o 28,5 % více než v roce předchozím. Toto číslo zahrnuje i vůz A1 vyráběný pro Audi. Jak CUPRA, tak SEAT zaznamenaly vyšší poptávku; jejich nejprodávanějšími modely byly CUPRA Formentor a SEAT Arona.

SEAT a CUPRA vyrobily ve vykazovaném období 534 tis. vozidel, tedy o 27,0 % více než v předchozím účetním období.

TRŽBY A VÝNOSY

Tržby společnosti vzrostly v roce 2023 o 31,0 % na 14,3 mld. €. Provozní výsledek za účetní období dosáhl rekordní výše 625 (33) mil. €, a to především díky úspěchu značky CUPRA, vyšším objemům a pozitivním účinkům zvýšení efektivity. Provozní rentabilita tržeb stoupla na 4,4 (0,3) %.

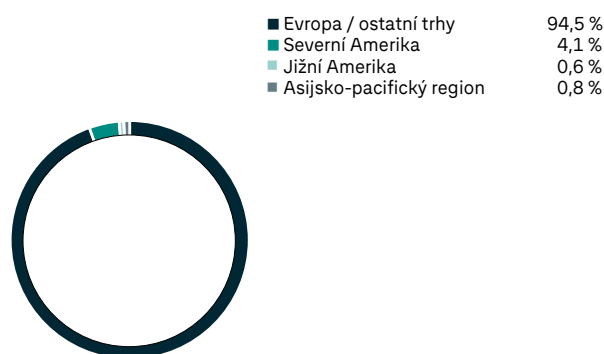
VÝROBA

počet vozů	2023	2022
SEAT		
Arona	76 594	85 717
Ibiza	74 355	60 385
Ateca	69 486	49 316
Leon	40 862	36 247
Tarraco	25 562	12 453
Alhambra	-	5 341
	286 859	249 459
CUPRA		
Formentor	124 670	105 568
Born	45 748	36 153
Leon	62 103	20 070
Ateca	14 228	8 841
	246 749	170 632
SEAT a CUPRA	533 608	420 091

SEAT

	2023	2022	%
počet dodaných vozů (v tis.)	519	386	+34,6
prodané vozy	602	468	+28,5
Výroba	534	420	+27,0
tržby (v mil. €)	14 333	10 941	+31,0
provozní výsledek	625	33	x
provozní rentabilita tržeb (v %)	4,4	0,3	

CUPRA Tavascan

DODÁVKY PODLE TRHŮ
v procentech



Nutzfahrzeuge

Společnost Volkswagen užitkové vozy zaznamenala úspěšný rok 2023 a pracuje na nové iniciativě u verzí modelů s prodlouženým rozvorem: ID.Buzz, California CONCEPT a nový Transporter.

OBCHODNÍ VÝVOJ

Jako přední výrobce lehkých užitkových vozidel provádí značka Volkswagen užitkové vozy zásadní a udržitelné změny ve způsobu distribuce zboží a služeb ve městech s cílem zlepšit kvalitu života především v jejich centrech. Značka udržuje svět zítřka v pohybu a plní s tím spojené požadavky na čistou, inteligentní a udržitelnou mobilitu. Přesně tak, jak je to vyjádřeno v mottu značky: „Přepravujeme úspěch, svobodu a budoucnost.“

Po úspěšném uvedení plně elektrického modelu ID.Buzz v roce 2022 oslavil Volkswagen užitkové vozy v roce 2023 světovou premiéru verze ID. Buzz s prodlouženým rozvorem v ráji surfařů v Huntington Beach, u Pacific Coast Highway poblíž Los Angeles. Made in Germany pro Evropu. A také pro Kanadu a Spojené státy. VW Bus se vrací do Severní Ameriky jako velký šestimístný nebo sedmimístný ID.Buzz. Nová panoramatická střecha, kterou lze tónovat stisknutím tlačítka, připomíná legendární Samba Bus z 50. let. ID.Buzz opět získal pro Volkswagen užitkové vozy mnoho mezinárodních ocenění od odborných porot. Mezi nimi např. cenu „Auto roku 2023“ od časopisu What Car? (UK), „Nejlepší auta“ od časopisu auto, motor a sport nebo „Firemní auto roku 2023“ jako nejlepší elektrický lehký užitkový vůz. Na veletrhu Caravan Salon 2023 v Düsseldorfu uvedl Volkswagen užitkové vozy světovou premiéru modelu California CONCEPT, který vychází z verze modelu Multivan s dlouhým rozvorem a je už téměř připraven k sériové výrobě. Jedná se o první model California, který díky plug-in hybridnímu pohonu všech kol umožňuje cestování na elektřinu. Volkswagen užitkové vozy již na konci roku zahájil předprodej nového Transporteru, který bude celkově výrazně zmodernizován. Společně s ID.Buzz a Multivanem tvoří řadu „Bulli“ s největším počtem inovací v její historii. Nová generace modelové řady, stejně jako nová California, oslaví svou světovou premiéru v roce 2024.

Divize Volkswagen užitkové vozy dodala ve vykazovaném období zákazníkům 409 tis. vozů (o 24,6 % více). Odbyt v západní Evropě (+21,7 %), ve střední a východní Evropě (+43,8 %) a v Jižní Americe (+29 %) se vyvíjel obzvláště povzbudivě.

Divize Volkswagen užitkové vozy prodala ve vykazovaném období 423 tis. vozů, tedy o 24,5 % více ve srovnání s předchozím obdobím. K nárůstu přispěly téměř všechny modely.

V roce 2023 vyrobil Volkswagen užitkové vozy 398 tis. vozidel, což je o 13,4 % více než v předchozím roce. Čtyřmilionté vozidlo sjelo z výrobní linky ve výrobním závodě v polské Poznani, který v roce 2023 oslavil 30. výročí.

TRŽBY A VÝNOSY

Volkswagen užitkové vozy zvýšil v účetním období 2023 tržby o 33,8 % na 15,3 mld. €. Provozní výsledek stoupl na 873 (529) mil. €. Kromě vyšších objemů měly zvláště pozitivní vliv cenové efekty. Provozní rentabilita tržeb vzrostla na 5,7 (4,6) %.

VÝROBA

počet vozů	2023	2022
Transporter	81 535	67 508
Caravelle/Multivan, Combi, California	81 509	80 698
Crafter, Grand California	70 218	60 326
Caddy Combi	45 671	46 500
Amarok	43 512	42 806
Caddy, Caddy California	40 629	42 352
ID.Buzz	35 272	11 013
	398 346	351 203

ZNAČKA VOLKSWAGEN UŽITKOVÉ VOZY

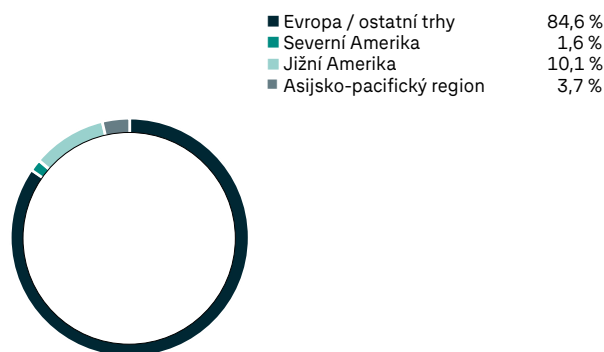
	2023	2022	%
počet dodaných vozů (v tis.)	409	329	+24,6
prodané vozy	423	340	+24,5
Výroba	398	351	+13,4
tržby (v mil. €)	15 325	11 455	+33,8
provozní výsledek	873	529	+64,9
provozní rentabilita tržeb (v %)	5,7	4,6	

Modelová iniciativa



DODÁVKY PODLE TRHŮ

v procentech



DALŠÍ INFORMACE

www.volkswagen-commercial-vehicles.com



Skupina značek Progressive vykázala za účetní období 2023 i přes náročné ekonomické podmínky robustní výsledek díky stabilní výkonnosti na trhu a silným značkám.

Audi představilo model Q6 e-tron, svůj první plně elektrický vůz postavený na zcela nové platformě Premium Platform Electric (PPE).

OBCHODNÍ VÝVOJ

Skupina značek Progressive spojuje čtyři silné značky z progresivního prémiového, luxusního a supersportovního segmentu: Audi, Bentley, Lamborghini a Ducati. „Vorsprung“ je celosvětovým mottem značky Audi. Znamená, že značka se čtyřmi kruhy důsledně cílí na prémiovou mobilitu budoucnosti: propojenou, udržitelnou, elektrickou a autonomní. Ve vývoji a rozšiřování inovačních technologií hraje Audi v rámci koncernu prim, v neposlední řadě díky platformě Premium Platform Electric (PPE) určené pro čistě elektrické prémiové vozy.

V účetním období 2023 uvedla značka Audi na trh model Q8 e-tron. Je to nástupce modelu Audi e-tron, elektrického průkopníka značky. Rodina modelů A6 a A7, včetně derivátů RS a Q8 se spalovacím motorem, byla modernizována, získala elegantní design a byla zdokonalena po technické stránce. Značka Audi také představila model Q6 e-tron, první sériově vyráběný model postavený na platformě PPE. Vyznačuje se impozantním dojezdem i nabíjecím výkonem, vyniká systematicky inovovaným designovým jazykem pro elektrická vozidla a díky nové elektronické architektuře představuje technologickou špičku v portfoliu Audi.

Bentley odhalil limitovanou edici Continental GT Speed Le Mans Collection na oslavu 20. výročí modelu Continental GT. Značka Lamborghini představila v roce 2023 nový model Revuelto, svůj první sériově vyráběný hybrid – a vstupenku italské automobilky do elektrifikované budoucnosti.

Skupina značek Progressive dodala zákazníkům v účetním období 2023 celkem 1,9 (1,6) mil. vozů. Nepoměrný nárůst byl zaznamenán v západní Evropě (+19,0 %), střední a východní Evropě (+25,3 %) a Severní Americe (+21,7 %).

Počet prodaných vozů ve skupině značek Progressive činil ve vykazovaném období 1,3 (1,1) mil. vozidel. Zvláště vysoké poptávce se těšily modely Q5, A3 a plně elektrický Q4 e-tron. Čínské společné podniky prodaly dalších 668 (599) tis. lokálně vyrobených vozů Audi. Značka Lamborghini prodala 10,6 tis. (+19,4 %) vozů, Bentley 13,1 (15,5) tis. a Ducati 58,4 (65,0) tis. motocyklů.

V účetním období 2023 vyrobilo Audi celosvětově 2,0 (1,7) mil. vozů, Bentley 12,9 (16,4) tis. a Lamborghini 9,8 (9,9) tis. vozidel. Značka Ducati vyrobila 55,2 (70,4) tis. motocyklů.

TRŽBY A VÝNOSY

Tržby skupiny značek Progressive se v účetním období 2023 vyšplhaly na 69,9 (61,8) mld. €. Provozní výsledek (údaj za předchozí účetní období před zaúčtováním mimořádných položek) klesl na 6,3 (7,6) mld. €, což byl důsledek především nepříznivého dopadu zajištění komodit, na které se nevztahuje zajišťovací účetnictví. Provozní výsledek zatížily také vyšší náklady na materiál. Příznivě se naopak projevil nárůst objemů u značky Audi a dobré výsledky značek Bentley, Lamborghini a Ducati. Provozní rentabilita tržeb (údaj z předchozího období před zaúčtováním mimořádných položek) činila 9,0 (12,3) %.

VÝROBA VOZŮ AUDI

počet vozů	2023	2022
Q5	334 480	319 162
A6	257 111	208 729
A3	246 279	210 341
A4	237 830	234 395
Q3	233 472	239 340
Q4 e-tron	125 441	58 764
Q2	94 406	88 372
A5	75 584	66 124
Q7	74 891	52 514
A1	64 859	58 777
Q8 e-tron	54 856	51 545
Q8	47 002	37 330
A7	34 622	17 437
A8	20 442	18 398
e-tron GT	10 045	12 674
TT	9 530	8 126
Q5 e-tron	5 506	3 113
Q6	5 151	2 042
R8	2 127	1 097
Q6 e-tron	7	-
CELKEM	1 933 641	1 688 280

VÝROBA VOZŮ BENTLEY, LAMBORGHINI, DUCATI

počet vozů	2023	2022
Bentley		
Bentayga	5 595	7 346
Continental GT	4 168	4 793
Flying Spur	3 178	4 226
CELKEM Bentley	12 941	16 365
Lamborghini		
Urus	5 895	5 751
Huracán	3 705	3 443
Aventador, Revuelto	166	661
CELKEM Lamborghini	9 766	9 855
Ducati, motocykly	55 226	70 389

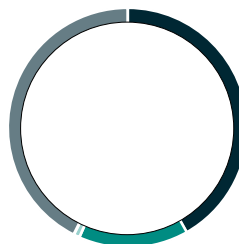
AUDI (SKUPINA ZNAČEK PROGRESSIVE)

	2023	2022	%
počet dodaných vozů (v tis.)	1 919	1 639	+17,1
Audi	1 895	1 614	+17,4
Bentley	14	15	-10,6
Lamborghini	10	9	+9,5
prodané vozy	1 282	1 070	+19,8
výroba	1 956	1 715	+14,1
tržby (v mil. €)	69 865	61 753	+13,1
provozní výsledek před zaúčtováním mimořádných položek	6 280	7 622	-17,6
provozní rentabilita tržeb (v %)	9,0	12,3	

Koncepční vůz Q6 e-tron

DODÁVKY PODLE TRHŮ
v procentech

Evropa / ostatní trhy	41,8 %
Severní Amerika	14,8 %
Jižní Amerika	0,8 %
Asijsko-pacifický region	42,5 %



DALŠÍ INFORMACE

www.audi.com



Porsche oslavilo v roce 2023 dvě výročí: 75 let sportovních vozů Porsche a 60 let modelu Porsche 911. Zejména v jubilejním roce pomohl ikonický sportovní vůz 911 meziročně zvýšit prodej vozů, tržby a výnosy.

OBCHODNÍ VÝVOJ

Exkluzivita a společenské uznání, průkopnický duch a tradice, výkon a udržitelnost, design a funkčnost – to jsou hodnoty značky Porsche, výrobce sportovních vozů.

Rok 2023 byl pro značku Porsche ve znamení 75. výročí jejího založení. Historie sportovních vozů se začala psát v roce 1948, kdy byla zahájena výroba modelu 356 No. 1 Roadster. Kromě show k výročí na Porscheplatz ve Stuttgartu a dvou speciálních výstav v Muzeu Porsche a v Berlíně se na různých místech světa konala k jubileu řada akcí.

U příležitosti svých 75. narozenin představilo Porsche koncept Mission X, velkolepou reinterpretaci dvoumístného hyperautomobilu s dveřmi ve stylu Le Mans, které se vyklápějí směrem vzhůru, a s vysoce výkonným a efektivním elektrickým pohonem. Mission X představuje vrchol výkonu a moderního sportovního luxusu. Je technologickým majákem sportovního vozu budoucnosti a rozhodujícím podnětem pro evoluční vývoj budoucích koncepčních vozů.

Ve vykazovaném období oslavilo Porsche také 60. výročí ikonického sportovního vozu 911 exkluzivní speciální edicí vytvořenou pro maximální požitek z jízdy: v limitované sérii 1 963 vozů kombinuje model 911 S/T konzistentní lehkou konstrukci, charakteristickou agilitu a výkon vozu GT s nefiltrovaným akustickým zážitkem, aby oživil esenci 60leté existence modelu 911. Porsche navíc představilo novou generaci modelu Cayenne s koncepcí vysoce digitalizovaného displeje a ovládání, s novou technologií podvozku a inovativními high-tech prvky. HD světlomety s technologií matrix LED poskytují osvětlení vozovky, které reaguje na každou jízdní situaci. Systém sledující kvalitu vzduchu zlepšuje pasažérům ovzduší v kabině. Poprvé v modelu Cayenne má spolujezdec svůj vlastní infotainmentový displej. Rozsáhle modernizovaný design a výkonnější verze pohonných jednotek zdůrazňují ambice modelu Cayenne být nejpřitažlivějším sportovním vozem ve svém segmentu. Představena byla také třetí generace modelu Panamera. Luxusní sedan podtrhuje svůj sportovní charakter novým podvozkem Porsche Active Ride a ještě silnějšími motory, včetně čtyř efektivních e-hybridních pohonných jednotek, které nabízejí vyšší výkon, delší dojezd a lepší účinnost.

Porsche (skupina značek Sport Luxury) dodalo ve vykazovaném období zákazníkům 320 tis. sportovních vozů, což oproti předchozímu účetnímu období představuje nárůst o 3,3 %. Největší růst zaznamenal region ostatní trhy, který stoupl o 15,7 %. Z růstu se těšila i západní Evropa (+10,5 %) a Severní Amerika (+8,8 %). V Číně bylo zákazníkům předáno 79 (93) tis. vozidel.

Porsche (skupina značek Sport Luxury) zvýšilo v účetním období 2023 počet prodaných vozů o 6,3 % na 334 tis. Oproti předchozímu účetnímu období vzrostla poptávka zejména po modelových řadách 911, 718 a Taycan.

Navzdory trvajícím obtížným podmínkám vyrobilo Porsche (skupina značek Sport Luxury) v účetním období 2023 celkem 335 tis. vozidel (-0,6 %).

TRŽBY A VÝNOSY

Porsche (skupina značek Sport Luxury) vygenerovala ve vykazovaném období tržby ve výši 37,3 mld. € (+7,9 %). Provozní výsledek vzrostl na 6,9 mld. € (+8,0 %) především díky vyšším objemům a pozitivnímu efektu skladby výrobků a cenové politiky. Opačný vliv měly zejména vyšší výdaje na nové produkty a inovace a nárůst distribučních nákladů. Provozní rentabilita tržeb se nezměnila a zůstává ve výši 18,6 (18,6) %.

VÝROBA

počet vozů	2023	2022
Cayenne	95 706	104 745
Macan	87 334	99 468
911 Coupé/Cabriolet	55 655	42 390
Taycan	39 397	37 577
Panamera	33 689	35 258
718 Boxster/Cayman	23 605	18 085
	335 386	337 523

PORSCHE (SKUPINA ZNAČEK SPORT LUXURY)¹

	2023	2022 ²	%
počet dodaných vozů (v tis.)	320	310	+3,3
prodané vozy	334	314	+6,3
výroba	335	338	-0,6
tržby (v mil. €)	37 349	34 599	+7,9
provozní výsledek	6 938	6 425	+8,0
provozní rentabilita tržeb (v %)	18,6	18,6	

Včetně Porsche Financial Services: tržby 40 530 (37 637) mil. €, provozní výsledek 7 284 (6 772) mil. €.

2 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

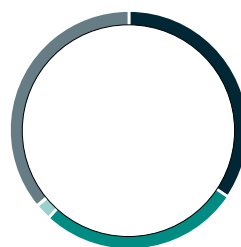
911 S/T



DODÁVKY PODLE TRHŮ

v procentech

Evropa / ostatní trhy	34,5 %
Severní Amerika	27,4 %
Jižní Amerika	2,2 %
Asijsko-pacifický region	36,0 %



DALŠÍ INFORMACE

www.porsche.com



Skupina TRATON GROUP učinila v účetním období roku 2023 velký krok vpřed v oblasti elektromobility a k dosažení budoucích úspěchů pokračovala v realizaci své strategie TRATON Way Forward.

OBCHODNÍ VÝVOJ

Strategie „TRATON Way Forward“ se zaměřuje na tři témata: na téma odpovědné společnosti, na tvorbu hodnoty a na strategii „TRATON Accelerated!“. Společnost se chce aktivně podílet na utváření ekosystému dopravy a logistiky budoucnosti.

TRATON založil společnost TRATON Charging Solutions, aby řidičům bateriových užitkových elektromobilů umožnil snadný přístup k nabíjecím stanicím a usnadnil tak přechod na elektromobilitu. Společnost nabízí zákazníkům služby od uzavírání smluv, přes fakturaci a plánování tras až po informace o využití vozidel. Značky skupiny TRATON, Scania a MAN tak mohou svým zákazníkům nabídnout přístup k nejrozsáhlejší dobíjecí síti v Evropě, která v současné době pokrývá dvanáct zemí. Na konci účetního období 2023 dosáhla společnost Milence, společný podnik společností TRATON, Daimler Truck a Volvo Group, důležitého mezníku ve vývoji nabíjecí infrastruktury otevřením první nabíjecí stanice ve městě Venlo (Nizozemsko).

Scania překročila v účetním období 2023 na cestě k udržitelnému dopravnímu systému klíčový milník – otevření montážního závodu na baterie v sídle v Södertälje (Švédsko). Za účelem zjednodušení přechodu speditérům na elektrická nákladní vozidla s bateriovým pohonem založily Scania a digitální speditér *sennder* společný podnik JUNA. Unikátní model plateb podle skutečného využití „pay-per-use“ snižuje počáteční náklady pro zákazníky a zmírňuje možné obavy týkající se zbytkové hodnoty. Přístup ke garantovaným nákladům prostřednictvím digitální platformy také napomáhá předvídatelnosti obchodních zakázek. Scania rovněž svou první objednávkou zelené oceli od dodavatele H2 Green Steel udělala pokrok v dekarbonizaci dodavatelských řetězců.

Také MAN dosáhl významného milníku v přechodu na bezemisní technologie. Nový MAN eTruck uvedený na trh v roce 2024 je prvním bateriovým elektrickým nákladním vozidlem značky určeným pro dálkovou dopravu. Slavnostní zahájení velkovýroby baterií v Norimberku proběhlo v roce 2023. Od roku 2025 se na závodě bude vyrábět až 100 000 vysokonapěťových bateriových systémů ročně. Společnost MAN společně s dalšími průmyslovými podniky a univerzitami pracuje na výzkumně-vývojovém projektu ATLAS-L4, jehož cílem je uvést na silnice samořízená nákladní vozidla. V rámci výzkumného projektu ANITA spolupracuje MAN s Deutsche Bahn, Vysokou školou aplikovaných věd Fresenius a společností Götting KG, specialistou na bezdrátové technologie, na testování potenciálu samořízených nákladních vozidel pro přepravu zboží mezi logistickými uzly.

Severoamerická značka Navistar si v rámci své iniciativy stanovila cíl snížit do roku 2030 celkové emise na polovinu a do roku 2050 se stát uhlíkově neutrální v souladu s Pařížskou dohodou o klimatu. Ve vykazovaném období zahájila společnost Navistar výrobu integrované pohonné jednotky International S13 ve svém závodě v Huntsville ve Spojených státech. Zákazníci značek Navistar International a IC Bus mohou nyní získat konkurenceschopné úvěrové a leasingové financování na míru prostřednictvím poskytovatele finančních služeb v rámci skupiny, společnosti Navistar Financial.

Volkswagen Truck & Bus (VWTB) zahájil v roce 2023 sériovou výrobu nákladních vozidel e-Delivery. Navazuje tak na strategii skupiny TRATON GROUP, která považuje bateriové elektrické pohony za hlavní technologii alternativních pohonů a ve specifických segmentech trhu je doplňuje vodíkovými pohony. V rámci internacionalizace rozšiřuje značka VWTB své působení na mezinárodních trzích a v budoucnu bude zastoupena na čtyřech kontinentech.

VÝROBA

počet vozů	2023	2022
Scania	102 283	88 142
nákladní vozy	97 065	82 827
autobusy	5 218	5 315
MAN	117 026	88 952
nákladní vozy	84 695	62 009
autobusy	5 780	4 675
lehká užitková vozidla	26 551	22 268
Navistar	86 740	82 071
nákladní vozy	73 317	69 488
autobusy	13 423	12 583
Volkswagen Truck & Bus	32 515	58 647
nákladní vozy	28 161	50 075
autobusy	4 354	8 572
TRATON	338 564	317 812

TRATON

	2023	2022	%
počet dodaných vozů (v tis.)	338	305	+10,7
prodané vozy	339	306	+10,7
výroba	339	318	+6,5
tržby (v mil. €)	45 731	39 516	+15,7
provozní výsledek	3 715	1 583	x
provozní rentabilita tržeb (v %)	8,1	4,0	

TRŽBY A VÝNOSY

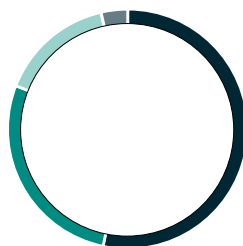
Počet prodaných vozů společnosti TRATON užitková vozidla stoupl v účetním období 2023 na 339 (306) tis. Tržby činily 45,7 mld. €, tzn. o 15,7 % více ve srovnání s údajem za účetní období 2022. Vyšší objemy nových vozů a lepší využití kapacit v důsledku výrazného nárůstu objemu výroby vedly k tomu, že se provozní výsledek více než zdvojnásobil na 3,7 (1,6) mld. €. Příznivý vliv na zisk měl také pozitivní mix výrobků a lepší cenová pozice. Provozní rentabilita tržeb dosáhla výše 8,1 (4,0) %.

Silné značky

TRATON

DODÁVKY PODLE TRHŮ
v procentech

Evropa / ostatní trhy	53,3 %
Severní Amerika	27,6 %
Jižní Amerika	15,5 %
Asijsko-pacifický region	3,6 %



DALŠÍ INFORMACE

www.traton.com

Volkswagen Group Čína

V účetním období r. 2023 předvedl koncern Volkswagen své silné stránky na tvrdě konkurenčním čínském trhu. Počet dodaných vozů se ve všech segmentech meziročně zvýšil.

OBCHODNÍ VÝVOJ

V účetním období 2023 prokázal Volkswagen Group Čína sílu svého portfolia v tržním prostředí s více než stovkou místních konkurentů, utvářeném tvrdou cenovou válkou. Díky zavedenému udržitelnému obchodnímu modelu a jeho důslednému dodržování dodala na čínský trh skupina Volkswagen Group Čína se svými společnými čínskými podniky 3,2 mil. vozidel (včetně dovozu), což je o 1,6 % více než v účetním období roku 2022. Podíl na čínském trhu činil 14,5 (15,1) %.

V segmentu prémiových a sportovních vozů dodala značka Audi zákazníkům v Číně 728 575 vozidel, což představuje významný nárůst o 13,5 % oproti předchozímu roku.

V souladu se svým systematickým přístupem „V Číně pro Čínu“ pokračuje Volkswagen Group Čína ve své kampani zaměřené na elektromobilitu. V segmentu elektrických vozidel s bateriovým pohonem (BEV) dodávky stouply o 23 % na 190 820 vozů. Hlavním motorem tohoto úspěchu byly modely ID.3 a ID.4 značky Volkswagen osobní vozy a modely e-tron od Audi. Model ID.3 byl nejen jedním z nejprodávanějších elektromobilů s přibližně 75 000 dodanými vozy, ale ve čtvrtém kvartále se také umístil na první příčce žebříčku ve třídě kompaktních vozů. Model ID.4 se díky 60 000 dodaných vozů dostal do první pětky ve třídě kompaktních SUV. Dodávky vozu ID.7 byly zahájeny koncem roku 2023. Značka chce tímto modelem proniknout do segmentu vozů střední velikosti a oslovit více vrstev čínských zákazníků. Modely Audi e-tron zaznamenaly v roce 2023 velmi prudký růst a v prvním roce prodeje vyskočily nad 30 000 prodaných vozů.

Segment spalovacích motorů (ICE) nadále tvoří mohutnou základnu pro dlouhodobý obchodní rozvoj koncernu v Číně. Na základě 2 997 184 dodaných vozidel s ICE zvýšila skupina v roce 2023 svůj tržní podíl na více než 20 %. Vysoké počty prodaných vozů a příznivá nákladová struktura u modelů s motory ICE umožňují skupině Volkswagen Group Čína urychlit transformaci díky vybudované finanční pozici a učinit další krok v inovacích souvisejících s filozofií skupiny „V Číně pro Čínu“.

Skupina Volkswagen Group Čína v účetním období 2023 systematicky pracovala na své kvalifikovanosti v oblasti vývoje v Číně. Nově založená společnost Volkswagen China Technology Company (VCTC) je novým centrem pro vývoj, inovace a nákup inteligentních, plně propojených elektrických vozidel (ICV). Cílem je zkrátit dobu uvedení vozidel a komponent na trh o 30 % na základě implementace efektivních vývojových procesů a využití nejmodernějších technologií. Další synergie budou využity díky těsné koordinaci vývojové činnosti se společnými podniky SAIC Volkswagen, FAW-Volkswagen a Volkswagen Anhui a také s výrobcem baterií společností Gotion. Do úzké spolupráce se společností CARIAD Čína se zapojí také partneři Horizon Robotics (autonomní řízení), ARK (uživatelský zážitek) a Thundersoft (infotainment). V roce 2023 pokračovala i spolupráce s místními výrobci automobilů. Volkswagen osobní vozy uzavřel rámcovou dohodu o spolupráci v oblasti technologií se společností XPeng. Značky Audi a SAIC podepsaly memorandum o dalším rozšíření dosavadní spolupráce. Obě tato partnerství umožňují společný vývoj inteligentních, plně propojených elektrických vozidel určených výhradně pro čínský trh.

VÝNOSY

počet vozů v tis.	2023	2022	%
dodané vozy	3 236	3 185	+1,6
prodané vozy ¹	3 065	3 122	-1,8
výroba	3 072	3 160	-2,8

1 Místní výroba.

mil. €	2023	2022
provozní výsledek (100 %)	7 139	8 827
provozní výsledek (poměrný)	2 621	3 280

Naše společné podniky vyrobily v účetním období roku 2023 3,1 (3,2) mil. vozidel. V těchto společných podnicích se vyrábějí zavedené modely koncernu a modely speciálně upravené pro čínské zákazníky (např. s prodlouženým rozvorem), jakož i vozidla vyvinutá výhradně pro čínský trh (např. Volkswagen Lamando, Teramont, ID.6 X nebo ID.6 CROZZ).

Poměrný provozní výsledek společných podniků činil ve vykazovaném roce 2,6 (3,3) mld. €. Negativní dopady vysoce konkurenčního tržního prostředí byly kompenzovány optimalizací nákladů.

Číselné údaje za čínské společné podniky nejsou obsaženy v provozním výsledku koncernu, jelikož jsou zaúčtovány ekvivalenční metodou. Jejich zisky jsou zahrnuty pouze ve finančním výsledku koncernu, a to poměrnou částkou.

ID.3



MÍSTNÍ VÝROBA

počet vozů	2023	2022
Volkswagen osobní vozy	2 383 703	2 513 613
Audi	670 419	604 439
Škoda	18 365	41 936
Celkem	3 072 487	3 159 988

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY

Společnost Volkswagen Financial Services zaznamenala v účetním období 2023 solidní výsledky navzdory mnoha makroekonomickým nejistotám. Počet nových zakázek se zvýšil díky lepší dostupnosti vozidel.

STRUKTURA SPOLEČNOSTI VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

Volkswagen Financial Services má na starosti financování obchodních partnerů a zákazníků, leasingové služby, bankovní a pojišťovací činnost, správu vozového parku a služby mobility ve 47 zemích. Klíčovými společnostmi jsou Volkswagen Financial Services AG a přidružené společnosti, jako je Volkswagen Leasing GmbH, Volkswagen Bank GmbH nebo Porsche Financial Services a další nabízející finanční služby ve Spojených státech a v Kanadě. Jedinou výjimkou jsou společnosti TRATON a Porsche Holding Salzburg, které poskytují své finanční služby.

OBCHODNÍ VÝVOJ

Společnost Volkswagen Financial Services AG dosáhla ve svém historicky prvním hodnocení rizik udržitelnosti od společnosti Sustainalytics vynikajícího skóre 12,4. Podle informací institutu se skóre dosažené společností řadí mezi 3 % nejlepších z více než 200 hodnocených společností. Analýza byla provedena v kategoriích řízení produktů, ochrany osobních údajů a bezpečnosti dat, etiky podnikání, lidského kapitálu a správy a řízení společnosti.

Volkswagen Financial Services a poradenská společnost v oblasti správy a technologií Sopra Steria založily v účetním období 2023 společný podnik MyDigitalCar GmbH. Díky nabízeným službám partneri společného podniku podstatně přispějí k optimalizaci ekonomicky efektivní správy firemních vozů tím, že firmám umožní digitální registraci vozidel prostřednictvím speciální platformy.

Společnosti Volkswagen Financial Services a AMAG Leasing AG rozšířily v účetním období 2023 svou spolupráci v provozu vozových parků ve Švýcarsku. Volkswagen Financial Services AG tak získal 50% podíl ve společnosti movon AG, dceřiné společnosti firmy AMAG Leasing AG, která se zaměřuje na leasing vozového parku a komplexní služby pro firemní zákazníky. Cílem společného podniku je rozšířit nabídku produktů a služeb a vytvořit digitální nástroje pro majitele flotil a prodejce.

Společnosti Volkswagen Financial Services a Pon Holdings (Pon) prohloubily spolupráci v oblasti leasingu firemních kol. V rámci tohoto partnerství získal Volkswagen Financial Services AG 49 % podíl ve společnosti Bike Mobility Services, leasingové dceřiné společnosti firmy Pon, která se zabývá leasingem kol. Cílem je společně expandovat v rostoucím obchodu s leasingem jízdních kol a elektrokol v Evropě a USA.

V rámci projektu „*AllerVielfalt*“ bylo ve vykazovaném období k hlavnímu toku řeky *Aller* v okrese Verden znovu připojeno staré rameno řeky *Alte Aller*. Projekt, který zahájil Německý svaz pro ochranu přírody a biologické rozmanitosti (NABU), je součástí vládního programu „Modrý pás Německa“ („*Blaues Band Deutschland*“) a jeho cílem je vytvořit v projektové lokalitě o rozloze 2 350 hektarů (asi 30 říčních kilometrů) struktury blízké přírodním. Volkswagen Financial Services daroval 450 000 € na pokrytí podílu NABU v projektu, a zajistil tak jeho důležité počáteční financování.

Hlavními zdroji refinancování pro Volkswagen Financial Services jsou nástroje peněžního a kapitálového trhu, transakce s cennými papíry krytými aktivy (ABS), vklady zákazníků z přímého bankovníctví a bankovní úvěry. Společnost ve vykazovaném období zveřejnila svůj první „rámec pro zelené financování“, který podporuje současnou strategii udržitelnosti nastavenou poskytovatelem finančních služeb a služeb mobility v automobilovém průmyslu s ohledem na refinancování a zároveň umožňuje společnosti získat novou investorskou základnu. Rámec pokrývá všechny refinanční produkty společnosti Volkswagen Financial Services AG. Získané finanční prostředky budou použity výhradně na refinancování úvěrových a leasingových smluv na bateriová elektrická vozidla.

Na základě rámce umístila společnost Volkswagen Leasing GmbH poprvé v září 2023 na kapitálové trhy tři zelené dluhopisy s celkovým objemem 2 mld. €. V prosinci právě skončeného účetního období vydala společnost Volkswagen Financial Services N.V. také dluhopisy v hodnotě 1,5 mld. švédských korun a 1 mld. norských korun na základě rámce zeleného financování.

Ostatní dluhopisové transakce byly prováděny v měnách, jako jsou britské libry, švédské koruny, jihokorejské wony nebo japonské jeny. Mimoto byly na základě místních požadavků na dokumentaci vydány dluhopisy v Austrálii, Polsku, Brazílii, Mexiku a Turecku. Zároveň byly vydávány neveřejné emise v různých měnách.

Volkswagen Bank vydala ve vykazovaném období tři nezajištěné dluhopisy denominované v eurech v celkovém objemu 2,0 mld. €.

V účetním období roku 2023 provedla společnost Volkswagen Leasing GmbH tři transakce ABS zajištěné leasingovými pohledávkami v celkovém objemu 2,75 mld. €. Emise splňovaly kvalitativní kritéria nařízení STS o sekuritizaci pro obzvláště hodnotné sekuritizace a poptávka po nich několikrát převýšila nabídku.

Mimo Německo realizoval Volkswagen Financial Services transakce s ABS v Brazílii, Japonsku, Velké Británii a Austrálii.

Na americkém kapitálovém trhu umístila společnost Volkswagen Group of America Finance, LLC v září a listopadu 2023 dluhopisy v celkovém objemu 5,65 mld. USD. Na kanadském refinančním trhu byly vydány dluhopisy v objemu 750 mil. CAD.

Leasing jízdních kol



V účetním období 2023 počet nových smluv na financování, leasing, servis a pojištění uzavřených společností Volkswagen Financial Services v porovnání s předchozím obdobím stoupl na 8,7 (7,8) mil. Na konci vykazovaného období činil celkový počet kontraktů 22,3 (22,0) mil. Počet kontraktů uzavřených se zákazníky na financování / leasing klesl o 1,5 % na 10,2 mil. V oblasti servisu / pojištění bylo uzavřeno 12,1 mil. kontraktů, což je o 3,9 % více než v předchozím účetním období. Od 1. ledna 2024 budou zohledněny další typy pojistných smluv; kdyby se započítaly, činil by počet smluv v oblasti služby/pojištění k 31. prosinci 2023 15,6 mil. a celkové portfolio smluv by zahrnovalo 25,8 mil. smluv. Kritéria úvěrové způsobilosti zůstala nezměněna a míra penetrace, vyjádřená jako poměr financovaných nebo pronajatých vozidel k příslušným koncernovým objemům dodávek – včetně čínských společných podniků – vzrostla na 32,6 (32,3) %.

K 31. prosinci 2023 spravovala Volkswagen Bank 1,8 (1,3) mil. vkladových účtů. Ke konci roku 2023 zaměstnával Volkswagen Financial Services po celém světě 15 439 pracovníků, z toho 7 311 v Německu.

TRŽBY A VÝNOSY

Tržby společnosti Volkswagen Financial Services dosáhly ve vykazovaném období 50,8 mld. €, tedy o 15,5 % více než v předchozím účetním období. Podle očekávání se provozní výsledek snížil na 3,3 (5,6) mld. €. Kromě vyšších úrokových nákladů se na poklesu podílely především nepříznivé vlivy derivátů, které v předchozím účetním období měly naopak pozitivní efekt. Pozitivní vliv měly v předchozím účetním období také nižší rizikové náklady a silná poptávka po ojetých vozidlech.

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

		2023	2022 ¹	%
počet smluv	tis.	22 275	21 976	+1,4
financování zákazníků		5 299	5 557	-4,6
leasing		4 888	4 783	+2,2
servis/pojištění		12 088	11 636	+3,9
pronajatá aktiva	mil. €	63 884	57 906	+10,3
pohledávky z	mil. €			
financování zákazníků		69 292	70 266	-1,4
financování obchodních partnerů		26 167	19 868	+31,7
leasingové smlouvy		53 771	47 446	+13,3
přímé bankovní vklady	mil. €	37 531	25 431	+47,6
aktiva celkem	mil. €	267 777	239 400	+11,9
vlastní kapitál	mil. €	39 545	38 238	+3,4
pasiva ²	mil. €	219 180	190 588	+15,0
poměr vlastního kapitálu k celkovým aktivům	%	14,8	16,0	
rentabilita vlastního kapitálu před zdaněním ³	%	8,3	15,4	
pákový efekt ⁴		5,5	5,0	
provozní výsledek	mil. €	3 253	5 584	-41,7
výsledek hospodaření před zdaněním	mil. €	3 244	5 528	-41,3
počet zaměstnanců k 31. prosinci		15 439	14 796	+4,3

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

2 S vyloučením rezerv a odložených daňových závazků.

3 Výsledek hospodaření před zdaněním jako procento průměrného vlastního kapitálu (pokračující činnosti).

4 Pasiva jako procentuální podíl z vlastního kapitálu.



Správa a řízení

41	Prohlášení o správě a řízení
56	Členové představenstva
58	Členové dozorčí rady a složení výborů
61	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 společnosti.

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 17. listopadu 2023 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 11. listopadu 2022 dodržována a budou dodržována i nadále, s výjimkou níže uvedených doporučení a odůvodnění.

- > 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. Dozorčí rada považovala tuto výjimku za výjimku v zájmu společnosti. Transformace koncernu VOLKSWAGEN se dotýká mnoha témat, jimiž se zabývá divize integrity a právních záležitostí, za kterou je dr. Döss zodpovědný – například autonomních vozidel a ESG (otázky environmentální a sociální a aspekty správy a řízení společnosti). Dr. Döss se v tomto ohledu zasloužil o dobrou pozici koncernu VOLKSWAGEN. Opětovné jmenování dr. Dösse je zárukou, že koncern bude s maximální účinností a výkonností i nadále v této cestě pokračovat. 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.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 však přesvědčeni, že předseda dozorčí rady VOLKSWAGEN AG disponuje dostatečným časem na plnění povinností souvisejících s jeho mandáty.

> d) 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.

> e) 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 IPO tohoto druhu 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 pana 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 jednoletá a dvouletá tranše bonusu za IPO bude alokována do krátkodobé pohyblivé složky odměny dr. Blumeho, zatímco poslední tříletá tranše bude začleněna do dlouhodobé pohyblivé složky. To znamená, že celková cílová hodnota krátkodobé pohyblivé složky odměny schválená pro dr. Blumeho na účetní období r. 2022 přesáhla cílovou hodnotu dlouhodobé pohyblivé složky. V běžném účetním období 2023 ještě nebyl plně vypořádan bonus za IPO udělený v účetním období r. 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 ve třech tranších během jednoho, dvou a tří let 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.

> f) Doporučení G.10, věta 2 (čtyřleté závazkové období)

Dr. Blume může získat přístup ke třetí tranši bonusu za IPO popsáno v bodě e) v rámci dlouhodobé pohyblivé složky odměny po třech, nikoli po čtyřech letech.

> g) 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.

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

Doporučení kodexu jsou dodržována.

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

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

1 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“ (dříve „finance“), „lidské zdroje a skupina značek Trucks“ (dříve „lidské zdroje a Truck & Bus“), „integrita a právní záležitosti“, „skupina značek Progressive“ (dříve „Premium“), „skupina značek Sport Luxury“ (dříve „Sport & Luxury“), „IT“, „Čína“, a „skupina značek Core“ (dříve „Volume“). Předseda představenstva je v představenstvu zodpovědný také za funkci „skupina značek Sport Luxury“.

Funkce představenstva jsou rozšířeny o řadu koncernových řídicích 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 2023 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 dozorcí 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 dozorcí 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, lidských zdrojů a pro otázky řízení. Vedle odpovědných členů představenstva jsou ve výborech zastoupeny příslušné centrální útvary a funkce na úrovni divizí.

Spolupráce s dozorcí radou

Dozorčí rada společnosti Volkswagen AG působí jako poradní a kontrolní 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. Kromě toho dozorcí 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. Představenstvo pravidelně, včas a podrobně informuje v písemné i ústní formě dozorcí radu o všech pro společnost důležitých otázkách, a to zejména o otázkách strategie, plánování, obchodního rozvoje, stavu a řízení rizik a dodržování předpisů.

Za jednání s dozorcí radou odpovídá předseda představenstva. Je v pravidelném kontaktu s předsedou dozorcí 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 dozorcí radu a její výbory. S výjimkou okamžitých zpráv o věcech zvláštního významu předkládaných předsedou představenstva předsedovi dozorcí rady má představenstvo povinnost informovat dozorcí radu zpravidla v písemné formě.

Podklady potřebné pro účely rozhodování musí být členům dozorcí rady poskytnuty v dostatečném předstihu před zasedáním. Další vyjádření k informacím, které dozorcí radě poskytuje představenstvo, naleznete ve zprávě dozorcí 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 2023, 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 společnostmi 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 společnostmi 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 a úhly pohledu. 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 rozmanitost k úspěšnému řízení společnosti. Pokud jde o účast v představenstvu, pro Volkswagen AG platí povinný požadavek na účast žen a mužů.

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 odbytí, 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]).

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 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 výroční 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 výroční 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 nesouvisí. 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. 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 statuty 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.

Ve zvláštních případech může dozorčí rada a její výbory rozhodnout o přizvání odborníků nebo jiných příslušných osob za účelem poradenství v jednotlivých záležitostech.

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, mediační 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. Mediační 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 nepřenesla 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 funkce 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 mediačního 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 a včetně konsolidované výroční zprávy, jakož i ověření samostatné nefinanční zprávy včetně zprávy o udržitelnosti. Kromě toho se zabývá dohledem nad procesem finančního výkaznictví, 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 obzvlášť vysoké míře. Patří mezi ně především Hessa Sultan Al Jaber, Daniela Cavallo, Julia Willie Hamburg, Marianne Heiss, Mansoor bin Ebrahim Al-Mahmoud 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 tyto členové: Hessa Sultan Al Jaber, Julia Willie Hamburg, Mansoor bin Ebrahim Al-Mahmoud 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 a Wolfgang Porsche jsou členy dozorčí rady déle než 12 let a naplňují tak jeden z ukazatelů uvedených v bodě C.7 kodexu, který se týká nedostatečné nezávislosti na společnosti a jejím představenstvu. 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.
- > Složení představenstva se za posledních 12 let během působení Hanse Michela Piëcha, Ferdinanda Olivera Porscheho a Wolfganga Porscheho několikrát zásadně změnilo. Stávající členové představenstva jsou ve funkci necelých šest let. Nic tedy nenasvědčuje tomu, že by se Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche a Wolfgang Porsche 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 a Wolfganga Porscheho 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.

Kromě jmenování do dozorčí rady nemají Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche a Wolfgang Porsche 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 a Wolfganga Porscheho 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 osm let. Pan Pötsch byl na valné hromadě v červenci roku 2021 již podruhé zvolen

členem dozorčí rady. Po jeho přechodu z představenstva do dozorčí rady v říjnu roku 2015 se zcela změnilo i obsazení představenstva.

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 odbornostmi, 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 řídicích 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 vykazováním 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 nejrozumnější 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 otevření vůči novým nápadům tím, že se vyvarují skupinového myšlení. Tímto způsobem diverzita přispívá k efektivnímu dohledu nad managementem společnosti.

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 zaměstnanců) a spolkové zemi Dolní Sasko (která má právo jmenovat členy dozorčí rady), aby ve svých návrzích přihlíželi k zásadám rozmanitosti, k 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. Níže uvedená kvalifikační matice ukazuje, do jaké míry je aplikován kompetenční profil, a uvádí u jednotlivých členů dozorčí rady jejich odborné schopnosti a znalosti.

KVALIFIKAČNÍ MATICE¹

	Vozidla - výroba/ prodej	Automobilový průmysl	Výzkum/vývoj	Digitalizace/IT	Řízení/dohled	Právo/ compliance	Udržitelnost/ ESG	Finance/ účetnictví/ audit	Lidské zdroje	Zaměstnanec é záležitosti
Hessa Sultan Al Jaber	x	x	x	x	x	x		x		
Mansoor bin Ebrahim Al-Mahmoud		x			x		x	x	x	
Rita Beck	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	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
Karina Schnur	x	x			x		x	x	x	x
Conny Schönhardt	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.

Kromě toho několik členů dozorčí rady, jako např. Mansoor Al-Mahmoud, Marianne Heiss, Ferdinand Oliver Porsche a Hans Dieter Pötsch, má odborné znalosti jak v oblasti finančního výkaznictví, včetně vykazování udržitelnosti, tak v oblasti auditu, včetně auditu a reportingu zajištění udržitelnosti.

Pan Al-Mahmoud načerpal ve své 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-Mahmoud přeorientoval investiční strategii na investice zaměřené na ESG a zavedl program udržitelnosti, který byl také začleněn do reportingu udržitelnosti Katarského investičního úřadu. Pan Al-Mahmoud proto také podrobně studuje 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 výkaznictvím udržitelného rozvoje a jeho auditem a ověřováním 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-Mahmoud, 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 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 2023, zohlednily politiku rozmanitosti, specifické cíle týkající se složení rady i kompetenční profil (v nejnovějších platných verzích). K cílům souvisejícím se složením rady, k zásadám rozmanitosti a kompetenčnímu profilu bylo přihlédnuto také při soudním jmenování dvou nových členů dozorčí rady – zástupců zaměstnanců – v účetním období roku 2023.

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 zjištěná 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 FÜHRUNGSPPOSITIONEN-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 2023.

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 2023 činil podíl žen na prvním stupni řízení 15,3 % (14,2 %) z celkového počtu aktivních zaměstnanců a na druhé úrovni 21,5 % (19,7 %).

ZPRÁVA O ODMĚŇOVÁNÍ

Informace o systému odměňování členů představenstva a dozorčí rady včetně zprávy o odměňování za účetní období 2023 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.

FIREMNÍ POSTUPY UPLATŇOVANÉ NAD RÁMEC ZÁKONNÝCH POŽADAVKŮ

Etický kodex a hlavní zásady koncernu Volkswagen

Etický kodex koncernu Volkswagen je klíčovým nástrojem k posílení povědomí zaměstnanců o odpovědném jednání a rozhodování. Základní hodnoty koncernu Volkswagen a základy sdílené firemní kultury jsou definovány sedmi hlavními zásadami: odpovědností, poctivostí, odvahou, rozmanitostí, hrdostí, solidaritou a spolehlivostí.

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.

> Systém „whistleblower“

Systém oznamovatelů („whistleblower“) tvoří ústřední kontaktní bod pro oznamování případů porušení pravidel zaměstnanci koncernu nebo přímými či nepřímými dodavateli. Patří sem trestné činy založené na porušení služebních povinností, korupční jednání, daňové delikty, přečiny 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.

> Podnikání a 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.

> Boj proti korupci

Koncern Volkswagen uplatňuje politiku nulové tolerance vůči aktivní nebo pasivní korupci. To je zakotveno jak v interním koncernovém etickém kodexu, 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.

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“.

PŘEDSTAVENSTVO SPOLEČNOSTI

(Mandáty: stav k 31. prosinci 2023, popř. datum odstoupení z představenstva Volkswagen AG)

DR. OLIVER BLUME (*1968)

Předseda (od 1. září 2022), skupina značek Sport
Luxury, předseda představenstva Dr. Ing. h.c.

F. Porsche AG,

13. dubna 2018¹, jmenován do roku 2028

Občanství: německé

Mandáty:

- CARIAD SE, Wolfsburg (předseda)³

DR. ARNO ANTILTZ (*1970)

Finance a provoz,

1. dubna 2021¹, jmenován do roku 2027

Občanství: německé

Mandáty:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- PowerCo SE, Salzgitter³
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (předseda)³
- Volkswagen Financial Services Europe AG, Braunschweig (předseda)³
- Porsche Austria GmbH, Salzburg (místopředseda)³
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg, (místopředseda)³
- Porsche Retail GmbH, Salcburk (místopředseda)³
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Peking³
- Volkswagen Group of America, Inc., Herndon, VA (předseda)³

RALF BRANDSTÄTTER (*1968)

Čína, předseda představenstva (CEO) společnosti
Volkswagen (China) Investment Co. Ltd.

1. ledna 2022¹, jmenován do roku 2026

Občanství: německé

Mandáty:

- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Peking³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Čchang-čchun (místopředseda)²
- Mobility Asia Smart Technology Co. Ltd., Peking³
- 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 AUDI AG (od 1. září 2023)

1. září 2023¹, jmenován do roku 2026

Občanství: německé

Mandáty:

- FC Bayern München AG, Mnichov (místopředseda)²
- Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Peking (předseda)³
- Automobili Lamborghini S.p.A., Sant 'Agata Bolognese (předseda)³
- Bentley Motors Ltd., Crewe³
- Ducati Motor Holding S.p.A., Boloňa (předseda)³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Šanghaj²
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Peking³

DR. JUR. MANFRED DÖSS (*1958)

Integrita a právní záležitosti

1. února 2022¹, jmenován do roku 2028

Občanství: německé

Mandáty:

- AUDI AG, Ingolstadt (předseda)³
- TRATON SE, Munich^{3,4}
- Grizzlys Wolfsburg GmbH, Wolfsburg²

- 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.

MARKUS DUESMANN (*1969)

Skupina značek Progressive,
předseda představenstva společnosti AUDI AG (do
31. srpna 2023)

od 1. dubna 2020 do 31. srpna 2023¹

Občanství: německé

Mandáty (k 31. srpnu 2023):

- FC Bayern München AG, Mnichov
(místopředseda)²
- Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd.,
Peking (předseda)³
- Automobili Lamborghini S.p.A., Sant 'Agata
Bolognese (předseda)³
- Bentley Motors Ltd., Crewe³
- Ducati Motor Holding S.p.A., Boloña (předseda)³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.,
Changchun²
- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Šanghaj²
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Peking³

GUNNAR KILIAN (*1975)

Lidské zdroje a skupina značek Trucks

13. dubna 2018¹, jmenován do roku 2026

Občanství: německé

Mandáty:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- MAN Energy Solutions SE, Augsburg (předseda)³
- MAN Truck & Bus SE, Munich³
- PowerCo SE, Salzgitter³
- 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.,
Changchun²
- Scania AB, Södertälje³
- Scania CV AB, Södertälje³
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³
- Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg
(předseda)³

THOMAS SCHÄFER (*1970)

Skupina značek Core, předseda představenstva

Volkswagen osobní vozy, 1. července 2022¹,

jmenován do roku 2025

Občanství: německé

Mandáty:

- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.,
Changchun²
- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Šanghaj²
- 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 2021¹, jmenován do roku 2028

Občanství: německé, brazilské

Mandáty:

- PowerCo SE, Salzgitter (předseda)³
- Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice²
- Volkswagen Group (China) Technology Company,
Ltd., Che-fej³

HAUKE STARS (*1967)

IT

1. února 2022¹, jmenována do roku 2025

Občanství: německé

Mandáty:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- PowerCo SE, Salzgitter³
- 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 2023, popř. datum odstoupení z dozorčí rady Volkswagen AG, nebo datum zahájení výkonu funkce po 31. prosinci 2023)

HANS DIETER PÖTSCH (*1951)

Předseda (od 7. října 2015),
předseda představenstva Porsche Automobil
Holding SE
7. října 2015¹, zvolen do roku 2026
Občanství: rakouské

Mandáty:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Bertelsmann Management SE, Gütersloh²
- Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh²
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- TRATON SE, Munich (předseda)^{3,4}
- Wolfsburg AG, Wolfsburg²
- Autostadt GmbH, Wolfsburg³
- Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (předseda)³
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (předseda)³
- Porsche Retail GmbH, Salzburg (předseda)³
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg (místopředseda)³

JÖRG HOFMANN (*1955)

Místopředseda (od 20. listopadu 2015),
IG Metall
20. listopadu 2015¹, jmenován do roku 2027
Občanství: německé

DR. HESSA SULTAN AL JABER (*1959)

Bývalá ministryně informačních a komunikačních
technologií, Katar
22. června 2016¹, zvolena do roku 2024
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

MANSOOR EBRAHIM AL-MAHMOUD (*1974)

Výkonný ředitel Katarského investičního úřadu
12. května 2022¹, zvolen do roku 2025
Občanství: katarské

Mandáty:

- Harrods Ltd., Londýn (člen představenstva)²
- Harrods Group (Holding) Ltd., Londýn (předseda)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 2024¹,
jmenována do roku 2027
Občanství: německé

Mandáty (k 9. lednu 2024):

- AUDI AG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg³

HARALD BUCK (*1962)

Předseda celopodnikové a koncernové podnikové
rady Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
4. října 2022¹, 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 2021¹, jmenován do roku 2027
Občanství: španělské

DANIELA CAVALLO (*1975)

Předsedkyně celopodnikové a koncernové
podnikové rady Volkswagen AG
11. května 2021¹, jmenována do roku 2027
Občanství: italské, německé

Mandáty:

- PowerCo SE, Salzgitter (místopředsedkyně)³
- TRATON SE, Munich^{3,4}
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (místopředsedkyně)³
- Wolfsburg AG, Wolfsburg²
- Allianz für die Region GmbH, Braunschweig (do 31. května 2023)²
- Autostadt GmbH, Wolfsburg³
- Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice²
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- SEAT, S.A., Martorell³
- Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav³
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³
- Volkswagen Group Services GmbH³

- 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.

JULIA WILLIE HAMBURG (*1986)

Ministryně školství a kultury spolkové země Dolní Sasko

8. listopadu 2022¹, pověřena výkonem funkce do roku 2027

Občanství: německé

MARIANNE HEIß (*1972)

Výkonná ředitelka BBDO Group Germany GmbH (do 30. dubna 2023)

Členka dozorčí rady

14. února 2018¹, zvolena do roku 2028

Občanství: rakouské

Mandáty:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Flix SE, Munich²
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{2,4}

DR.-ING. ARNO HOMBURG (*1968)

Předseda představenstva Volkswagen Management Association e.V.

12. května 2022¹, jmenován do roku 2027

Občanství: německé

Mandáty:

- ⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

DR. GÜNTHER HORVATH (*1952)

Jednatel společnosti Dr. Günther J. Horvath

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

28. února 2023¹, zvolena do roku 2028

Občanství: rakouské

Mandáty:

- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{2,4}

SIMONE MAHLER (*1971)

Předsedkyně společné podnikové rady Volkswagen Financial Services AG a Volkswagen Bank GmbH

od 12. května 2022 do 31. května 2023¹

Občanství: německé

Mandáty (k 31. květnu 2023):

- EURO-Leasing GmbH, Sittensen³
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig³
- ⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

PETER MOSCH (*1972)

Předseda celopodnikové rady AUDI AG (do 30. září 2023)

od 18. ledna 2006 do 31. prosince 2023¹

Občanství: německé

Mandáty (k 31. prosinci 2023):

- AUDI AG, Ingolstadt (místopředseda)³
- Audi Pensionskasse – Altersversorgung der AUTO UNION GmbH, VVaG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg (místopředseda)³
- ⊙ Audi Stiftung für Umwelt GmbH, Ingolstadt³

DANIELA NOWAK (*1970)

Předsedkyně podnikové rady Volkswagen AG, závod Braunschweig

12. května 2022¹, jmenován do roku 2027

Občanství: německé

Mandáty:

- ⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

DR. JUR. HANS MICHEL PIËCH (*1942)

Dozorčí rada

7. srpna 2009¹, zvolen do roku 2024

Občanství: rakouské

Mandáty:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (místopředseda)^{2,4}
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- ⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See²

DR. JUR. FERDINAND OLIVER PORSCHE (*1961)

Člen představenstva Familie Porsche AG

Beteiligungsgesellschaft

Jednatel společnosti Real Estate Holding GmbH,

Jednatel společnosti Neckar GmbH

7. srpna 2009¹, zvolen do roku 2024

Občanství: rakouské

Mandáty:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{2,4}
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- ⊙ Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg³

○ 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.

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 2008¹, zvolen do roku 2028
Občanství: rakouské

Mandáty:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (předseda)^{3,4}
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (předseda)^{2,4}
- ⊙ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (předseda)²
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- ⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See²

JENS ROTHE (*1970)

Předseda celopodnikové rady Volkswagen Sachsen GmbH
od 22. října 2021 do 3. března 2023¹
Občanství: německé

Mandáty (k 3. březnu 2023):

- Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau (místopředseda)³

GERARDO SCARPINO (*1962)

Výkonný ředitel podnikové rady koncernu Volkswagen
21. dubna 2023¹, jmenován do roku 2027
Občanství: italské

Mandáty:

- CARIAD SE, Wolfsburg³

KARINA SCHNUR (*1977)

Předsedkyně celopodnikové a koncernové rady společnosti MAN Truck & Bus SE, předsedkyně koncernové rady společnosti TRATON SE
11. července 2023¹, jmenována do roku 2027
Občanství: německé

Mandáty:

- MAN Truck & Bus SE, Munich³
- TRATON SE, Munich^{3,4}
- ⊙ Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, Mnichov²

CONNY SCHÖNHARDT (*1978)

Tajemnice odborové organizace a vedoucí oddělení mobility a konstrukce vozidel v představenstvu IG Metall
21. června 2019¹, jmenována do roku 2027
Občanství: německé

Mandáty:

- CARIAD SE, Wolfsburg³
- PowerCo SE, Salzgitter³
- Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig³

STEPHAN WEIL (*1958)

Předseda spolkové vlády Dolního Saska
19. února 2013¹, pověřen výkonem funkce do roku 2027
Občanství: německé

VÝBORY DOZORČÍ RADY**Členové prezidia**

Hans Dieter Pötsch (předseda)
Jörg Hofmann (místopředseda)
Rita Beck (od 24. ledna 2024)
Daniela Cavallo
Peter Mosch (do 31. prosince 2023)
Dr. Hans Michel Piëch
Dr. Wolfgang Porsche
Gerardo Scarpino
Stephan Weil

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

Hans Dieter Pötsch (předseda)
Jörg Hofmann (místopředseda)
Daniela Cavallo
Stephan Weil

Členové výboru pro audit

Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud (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 Začátek nebo období členství v dozorčí radě.
- 2 Mandát mimo koncern.
- 3 Mandát v rámci koncernu.
- 4 Kótovaná společnost.

Zpráva o odměňování za rok 2023

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 na globální úrovni ve vykazovaném období ovlivněna náročným tržním prostředím, omezenou dostupností dílů a narušením logistického řetězce. Za těchto podmínek dodal koncern zákazníkům 9,2 mil. vozidel. To bylo o 11,8 % více než v roce předchozím. Zatímco tržby vzrostly o 15,5 %, provozní výsledek ve výši 22,6 mld. € byl podobný jako v předchozím účetním období.

I. Zásady odměňování představenstva

Odměny představenstva vycházejí ze systému odměňování definovaného dozorčí radou, který byl poprvé přijat dne 14. prosince 2020 s účinností od 1. ledna 2021. Systém odměňování členů představenstva zohledňuje požadavky AktG ve znění německého zákona o provádění druhé směrnice o právech akcionářů (*Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie*, ARUG II), spolu s doporučeními německého kodexu správy a řízení společností (dále jen „kodex“).

Dne 3. března 2023 rozhodla dozorčí rada o úpravě systému odměňování s účinností od 1. ledna 2023, zejména s cílem vyhovět požadavku investorů na větší váhu dlouhodobých pohyblivých složek odměny. Tento krok vedl ke snížení relativního podílu pevných složek odměny, resp. zvýšení relativního podílu dlouhodobé pohyblivé odměny. Kromě toho byla zrušena možnost sjednat zvláštní bonus s účinností do budoucna, aby se posílil princip odměňování za výkon a byly naplněny požadavky investorů. Dále byly zvýšeny maximální úrovně dosažení cílů pro roční bonus a plán výkonnostních akcií, jakož i jejich příslušné maximální částky k výplatě, aby byla náležitě odměněna vyšší úroveň dosažení cíle. V této souvislosti byly zvýšeny také maximální odměny a horní hranice peněžních odměn, které tak lépe odrážejí tržní podmínky. Valná hromada 10. května 2023 schválila upravený systém odměňování 98,82 % odevzdaných hlasů.

Upravený systém odměňování se od 1. ledna 2023 vztahuje na všechny členy představenstva, jejichž pracovní smlouvy jsou nově uzavřeny nebo prodlouženy po schválení systému odměňování na valné hromadě dne 10. května 2023. Pro členy představenstva, kteří byli již jmenováni v době schválení systému odměňování na valné hromadě dne 10. května 2023, nový systém odměňování platí obecně rovněž od 1. ledna 2023. 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 a jejichž pracovní smlouva nebyla od té doby obnovena, budou až do obnovení jejich smlouvy nadále platit následující výjimky: plán odměňování stávajících členů představenstva na základě výkonnostních akcií jmenovaných před 14. prosince 2020, jejichž pracovní

smlouva dosud nebyla obnovena, má nadále pouze tříleté hodnotící období, jinak odpovídá plánu odměňování na základě výkonnostních akcí popsanému v tomto systému. Ustanovení o sankcích a zpětném získání se na již jmenované členy představenstva (před 14. prosincem 2020) rovněž vztahují pouze od prodloužení smlouvy. V účetním období 2023 se tyto výjimky týkaly pouze pana Markuse Duesmanna, který v průběhu roku z představenstva odstoupil.

Výše odměn představenstva má být přiměřená a atraktivní v národním a mezinárodním srovnání. Kritérii jsou jak úkoly 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.

Ve zprávě o odměňování za účetní období roku 2022 představenstvo a dozorčí rada podrobně informovaly o odměnách vyplacených členům představenstva v účetním období 2022. Výroční valná hromada 10. května 2023 schválila zprávu o odměňování za účetní období 2022 většinou 98,47 % hlasů. Při sestavování zprávy o odměňování za účetní období roku 2023 byly zohledněny připomínky investorů a zástupců investorů, například upřesněním možného dosažení cílů nebo doplněním vysvětlení postupu v případě předčasného ukončení nebo změny kontroly.

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 2023. 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 2023 naleznete na adrese: www.volkswagen-group.com/remuneration.

SYSTÉM ODMĚŇOVÁNÍ ZA ROK 2023

Složka	Popis	Cíl
Složky pevné odměny		
Základní plat	- Dvanáct stejných splátek splatných na konci měsíce - Předseda představenstva: 2 600 000 € (rozsah činnosti: 100 %)¹; člen představenstva: 1 500 000 € (rozsah činnosti: 100 %)	Základní odměny a vedlejší požitky mají odrážet úkoly a odpovědnost členů představenstva, poskytovat základní příjem a zabraňovat jim v podstupování nadměrných rizik.
Vedlejší požitky	- Vedlejší požitky (předseda představenstva: 350 000 €; člen představenstva: 175 000 €) zahrnují určité požitky dle uvážení člena představenstva, mimo jiné: - Služební vozy - Preventivní lékařské prohlídky - Příspěvky na zdravotní pojištění a pojištění nákladů dlouhodobé péče - 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 ujal 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	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 %); cílová částka pro člena představenstva: 1 500 000 € (rozsah činnosti: 100 %) - Minimální platba: 0 € - Limit: 200 % cílové částky - Období hodnocení: účetní období - Výkonnostní kritéria: - Finanční dílčí cíle: - Provozní výsledek včetně čínských společných podniků² (poměrně) (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 provozního výsledku včetně čínských společných podniků (poměrně) 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 „provozní výsledek včetně čínských společných podniků (poměrně)“ x 50 % + dosažení dílčího cíle „provozní rentabilita tržeb“ x 50 %. - Faktor ESG: - Dílčí cíle ve výši 50 % pro životní prostředí (index dekarbonizace) a sociální oblast (hodnocení sentimentu a index diverzity), 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, resp. 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 cílů udržitelnosti zohledňuje význam faktorů ESG.

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. Cílová částka pro pana Blumeho tak odpovídá polovině cílové částky pro předsedu představenstva, který pobírá plnou odměnu předsedy představenstva společnosti Volkswagen AG.

2 Společnosti v Číně konsolidované ekvivalenční metodou.

Složka	Popis	Cíl
Dlouhodobé pobídky (LTI)	• Typ plánu: imaginární plán výkonnostních akcí • Výkonnostní období: měřeno dopředu po dobu čtyř let¹ • Cílová částka pro předsedu představenstva: 5 900 000 € (rozsah činnosti: 100 %); cílová částka pro člena představenstva: 2 500 000 € (rozsah činnosti: 100 %) • Minimální platba: 0 € • Limit: 250 % cílové částky • Imaginární výkonnostní akcie představují čistě matematický koncept a nezakládají žádná vlastnická ani hlasovací práva ve společnosti Volkswagen AG. • Přidělení výkonnostních akcí: Na začátku každého účetního období se individuálně sjednaná cílová částka vydělí aritmetickým průměrem závěrečných cen prioritních akcí 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 akcí 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 akcí 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. Ve všech ostatních ohledech odpovídá plán výkonnostních akcí plánu pro účetní období 2023.

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 vedlejšího požitky, náklady na služby v souvislosti se zaměstnaneckým penzijním pojištěním, roční bonus přiznaný za příslušné účetní období a vyplacený v následujícím roce, plán výkonnostních akcí 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 akcí vyplacený 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.

III. Odměny členů představenstva jmenovaných v účetním období 2023

1. Členové představenstva v účetním období 2023

Členové představenstva společnosti Volkswagen AG v účetním období 2023:

- > 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
- > Markus Duesmann, člen představenstva od 1. dubna 2020, rovněž předseda představenstva společnosti AUDI AG; odstoupil z představenstva společnosti Volkswagen AG a z představenstva společnosti AUDI AG s účinností od 31. srpna 2023
- > 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 řídicích orgánech, dozorčích radách a podobně, zejména v ostatních společnostech koncernu Volkswagen, nepobírají členové zpravidla další odměny v rámci svého mandátu v představenstvu. V případě, že je taková odměna přesto poskytnuta, je zaúčtována do odměny za výkon funkce člena představenstva společnosti Volkswagen AG.

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 2023 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 2023

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 2023. Čas skutečné platby není relevantní. Odměny vykazované jako příslibené v účetním období 2023 se tedy skládají ze základního platu za účetní období 2023, vedlejších požitků, ročního bonusu vyplaceného v měsíci následujícím po schválení konsolidované účetní závěrky společnosti za účetní období 2023 a LTI za výkonnostní období 2020–2022, které byly vyplaceny v účetním období 2023. Stejným způsobem jsou uvedeny i složky odměny, které byly panu Blumemu poskytnuty společností Porsche AG.

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 součástí 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 představenstva, které byly nově dohodnuty nebo obnoveny od té doby, rovněž obsahují ustanovení o sankcích a zpětném získání stanovená v tomto systému odměňování. Proto pouze pracovní smlouva s panem Duesmannem, která byla uzavřena před 13. prosincem 2020, neobsahuje ustanovení o sankcích a zpětném získání. Pan Duesmann odstoupil z představenstva s účinností k 31. srpnu 2023. V účetním období 2023 koncern Volkswagen AG existující ustanovení o sankcích a zpětném získání neuplatnil.

	OLIVER BLUME ¹	
	Předseda, skupina značek Sport Luxury, předseda představenstva Porsche AG	
	2023	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat		
Volkswagen AG	1 300 000,00	14,9
Porsche AG	800 000,00	9,2
Vedlejší požitky		
Volkswagen AG	358 521,00	4,1
Porsche AG	-	-
Celkem	2 458 521,00	28,2
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus		
Volkswagen AG	2 324 700,00	26,6
Porsche AG	1 388 800,00	15,9
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI) ²		
LTI (plán výkonnostních akcí) 2020–2022	1 914 757,98	21,9
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	-	-
Bonus za IPO společnosti Porsche AG	636 827,00	7,3
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	8 723 605,98	100,0
Náklady na penzijní požitky		
Volkswagen AG	663 530,00	x
Porsche AG	324 342,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	9 711 477,98	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.

2 LTI vyplacená v účetním období 2023 byla za práci odvedenou v účetním období 2020. Pan Blume neobdržel v účetním období 2020 od společnosti Porsche AG žádnou dlouhodobou pohyblivou odměnu, jež by se musela započítat do odměny, kterou dostává od společnosti Volkswagen AG. Místo toho obdržel od Volkswagen AG 100 % LTI za období 2020.

	ARNO ANTLITZ	
	Finance a provoz	
	2023	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat	1 500 000,00	40,8
Vedlejší požitky	185 752,00	5,0
Celkem	1 685 752,00	45,8
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 992 600,00	54,2
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2020–2022	-	-
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	3 678 352,00	100,0
Náklady na penzijní požitky	602 272,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	4 280 624,00	x
Maximální odměna	8 500 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

	RALF BRANDSTÄTTER	
	Čína, předseda představenstva (CEO) společnosti Volkswagen (China) Investment Co. Ltd.	
	2023	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat		
Volkswagen AG	150 000,00	3,6
VCIC ¹	1 350 000,00	32,0
Vedlejší požitky		
Volkswagen AG	25 768,00	0,6
VCIC ²	696 628,00	16,5
Celkem	2 222 396,00	52,7
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus		
Volkswagen AG	199 260,00	4,7
VCIC	1 793 340,00	42,5
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2020–2022	-	-
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	4 214 996,00	100,0
Náklady na penzijní požitky	599 577,00	-
Celková odměna včetně penzijních požitků	4 814 573,00	x
Maximální odměna	8 500 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

- 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.
- Mezi vedlejší požitky vykazované společností VCIC patří zejména úhrady související s pracovním vysláním pana Brandstättera do Číny (mj. náklady na bydlení, letenky). Vedlejší požitky specifické pro vyslání se nezapočítávají do příspěvku na vedlejší požitky poskytovaného VCIC.

	GERNOT DÖLLNER	
	Skupina značek Progressive, předseda představenstva AUDI AG (od 1. září 2023)	
	2023	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat	500 000,00	39,8
Vedlejší požitky	90 885,00	7,2
Celkem	590 885,00	47,1
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	664 200,00	52,9
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2020–2022	-	-
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	1 255 085,00	100,0
Náklady na penzijní požitky	232 883,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	1 487 968,00	x
Maximální odměna	2 833 333,33	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

	MANFRED DÖSS ¹	
	Integrita a právní záležitosti	
	2023	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat	1 125 000,00	40,8
Vedlejší požitky	137 139,00	5,0
Celkem	1 262 139,00	45,8
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 494 450,00	54,2
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2020–2022	-	-
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	2 756 589,00	100,0
Náklady na penzijní požitky	445 500,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	3 202 089,00	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.

	MARKUS DUESMANN	
	Skupina značek Progressive, předseda představenstva AUDI AG (do 31. srpna 2023)	
	2023	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat	1 000 000,00	29,4
Vedlejší požitky	120 538,00	3,5
Celkem	1 120 538,00	32,9
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 328 400,00	39,0
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2020–2022	957 403,83	28,1
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem¹	3 406 341,83	100,0
Náklady na penzijní požitky	408 474,67	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	3 814 816,49	x
Maximální odměna	5 666 666,67	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

1 Pan Duesmann obdržel od FC Bayern München AG v účetním období 2023 odměnu ve výši 75 000 € za výkon funkce člena dozorčí rady. Tato odměna byla v plné výši započtena proti vykázané pohyblivé odměně od společnosti Volkswagen AG za účetní období roku 2023. Pan Duesmann rovněž obdržel odměnu ve výši 40 000 EUR za mandát v představenstvu společnosti Bentley Motors Ltd.; tato byla v plné výši započítána do základního platu od společnosti Volkswagen AG.

	GUNNAR KILIAN	
	Lidské zdroje a skupina značek Trucks	
	2023	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat	1 500 000,00	26,8
Vedlejší požitky	185 026,00	3,3
Celkem	1 685 026,00	30,1
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 992 600,00	35,6
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2020–2022	1 914 757,98	34,2
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	5 592 383,98	100,0
Náklady na penzijní požitky	601 860,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	6 194 243,98	x
Maximální odměna	8 500 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

	THOMAS SCHÄFER	
	Skupina značek Core, předseda představenstva značky Volkswagen osobní vozy	
	2023	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat	1 500 000,00	40,8
Vedlejší požitky	185 978,00	5,1
Celkem	1 685 978,00	45,8
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 992 600,00	54,2
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2020–2022	-	-
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	3 678 578,00	100,0
Náklady na penzijní požitky	605 432,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	4 284 010,00	x
Maximální odměna	8 500 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

	THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT	
	Technologie, předseda představenstva Volkswagen Group Components,	
	2023	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat	1 500 000,00	40,8
Vedlejší požitky	186 694,00	5,1
Celkem	1 686 694,00	45,8
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 992 600,00	54,2
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcií) 2020–2022	-	-
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	3 679 294,00	100,0
Náklady na penzijní požitky	600 719,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	4 280 013,00	x
Maximální odměna	8 500 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

	HAUKE STARS	
	IT	
	2023	
	€	%
Složky pevné odměny		
Základní plat	1 500 000,00	40,8
Vedlejší požitky	183 558,00	5,0
Celkem	1 683 558,00	45,8
Složky variabilní odměny		
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	1 992 600,00	54,2
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI)		
LTI (plán výkonnostních akcí) 2020–2022	-	-
Ostatní odměna		
Zvláštní požitky vyplácené novým členům představenstva	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	3 676 158,00	100,0
Náklady na penzijní požitky	622 567,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	4 298 725,00	x
Maximální odměna	8 500 000,00	x
Ustanovení o zpětném získání v souladu s § 162 odst. 1, věta 2 (č. 4) AktG	-	x

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 2023 pro finanční dílčí cíle provozního výsledku, včetně čínských společných podniků (poměrně), resp. provozní rentability tržeb, spolu se skutečnými hodnotami a úrovněmi dosažení cíle v procentech v účetním období 2023.

SLOŽKA 1: PROVOZNÍ VÝSLEDEK VČETNĚ ČÍNSKÝCH SPOLEČNÝCH PODNIKŮ (POMĚRNĚ)

mld. €	2023
Maximální hodnota (175 %)	32,0
Cílová úroveň 100 %	20,0
Prahová hodnota (0 %)	12,0
Skutečná hodnota	25,2
Dosažení cíle (v %)	132

SLOŽKA 2: PROVOZNÍ RENTABILITA TRŽEB

%	2023
Maximální hodnota (175 %)	9,5
Cílová úroveň 100 %	6,5
Prahová hodnota (50 %)	4,5
Skutečná hodnota	7,0
Dosažení cíle (v %)	113

bb) faktor ESG

Následující přehledy zachycují minimální hodnoty, cílové hodnoty a maximální hodnoty stanovené dozorčí radou pro účetní období 2023 pro dílčí cíle životního prostředí (index dekarbonizace) a sociální oblast (hodnocení sentimentu a index diverzity), spolu se skutečnými hodnotami a úrovněmi dosažení cíle v účetním období 2023. Index dekarbonizace měří emise CO₂ a ekvivalentů CO₂ značek osobních vozidel a lehkých užitkových vozidel v průběhu celého životního cyklu a dokumentuje pokrok, jehož dosahujeme při omezování uhlíkové stopy. Hodnocení sentimentu je důležitým parametrem průzkumu veřejného mínění – tj. průzkumu mezi zaměstnanci, pomocí něhož koncern pravidelně zjišťuje informace o spokojenosti zaměstnanců. 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 2023 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.

v tunách CO ₂ ekv./vozidlo	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (E)		SOCIÁLNÍ OBLAST (S)	
	Index dekarbonizace		Hodnocení sentimentu	
	2023	Počet bodů	2023	Index diverzity
Maximální hodnota	42,1	Maximální hodnota	82,5	142,0
Cílová úroveň 100 %	42,8	Cílová úroveň 100 %	78,5	137,0
Minimální hodnota	45,0	Minimální hodnota	74,5	132,0
Skutečná hodnota	43,9	Skutečná hodnota	82,5	154,0
Dosažení cíle (faktor)	0,9	Dosažení cíle (faktor)	1,3	1,3

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



Schéma se vztahuje na LTI s výkonnostním obdobím 2023–2025 a 2023–2026. LTI s výkonnostním obdobím 2020–2022, jež byla vyplacena v účetním období 2023 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, platí tříleté výkonnostní období do doby, než dojde k opětovnému uzavření smluv o výkonu funkce. V účetním období 2023 se toto týkalo pouze pana Duesmanna, který v jeho průběhu odstoupil.

aa) Informace o výkonnostních akcích

	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2020– 2022	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2021– 2023	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2021– 2024	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2022– 2024	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2022– 2025	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2023– 2025	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2023– 2026
€	Počet přidělených výkonnostních akcií k datu poskytnutí	Počet přidělených výkonnostních akcií k datu poskytnutí	Počet přidělených výkonnostních akcií k datu poskytnutí	Počet přidělených výkonnostních akcií k datu poskytnutí	Počet přidělených výkonnostních akcií k datu poskytnutí	Počet přidělených výkonnostních akcií k datu poskytnutí	Počet přidělených výkonnostních akcií k datu poskytnutí
Oliver Blume	10 144	12 069	-	6 828	7 264	-	22 393
Arno Antlitz	-	-	9 052	-	10 242	-	18 977
Ralf Brandstätter	-	-	-	-	10 242	-	18 977
Gernot Döllner (od 1. září 2023)	-	-	-	-	-	-	6 326
Manfred Döss	-	-	-	-	7 041	-	14 233
Markus Duesmann (do 31. srpna 2023)	7 608	12 069	-	10 242	-	18 977	-
Gunnar Kilian	10 144	11 342	727	-	10 242	-	18 977
Thomas Schäfer	-	-	-	-	5 121	-	18 977
Thomas Schmall-von Westerholt	-	-	12 069	-	10 242	-	18 977
Hauke Stars	-	-	-	-	9 388	-	18 977
Celkem	27 896	35 480	21 848	17 070	69 782	18 977	156 814

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 2020–2022, který byl vyplacen v účetním období 2023, spolu se skutečnou hodnotou a úrovní dosažení cíle v procentech.

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2020–2022

€	2020	2021	2022
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	16,66	29,65	29,69
Dosažení cíle (v %)	83	148	148

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

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	31,98
Dosažení cíle (v %)	148	148	150

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2021–2024

€	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	31,98
Dosažení cíle (v %)	148	148	150

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2022–2024

€	2022	2023
Maximální hodnota (150 %)	30,0	30,0
Cílová úroveň 100 %	20,0	20,0
Minimální hodnota (50 %)	10,0	10,0
Skutečná hodnota	29,69	31,98
Dosažení cíle (v %)	148	150

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2022–2025

€	2022	2023
Maximální hodnota (150 %)	30,0	30,0
Cílová úroveň 100 %	20,0	20,0
Minimální hodnota (50 %)	10,0	10,0
Skutečná hodnota	29,69	31,98
Dosažení cíle (v %)	148	150

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2023–2025

€	2023
Maximální hodnota (175 %)	40,5
Cílová úroveň 100 %	27,0
Minimální hodnota (50 %)	18,0
Skutečná hodnota	31,98
Dosažení cíle (v %)	118

VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ 2023–2026

€	2023
Maximální hodnota (175 %)	40,5
Cílová úroveň 100 %	27,0
Minimální hodnota (50 %)	18,0
Skutečná hodnota	31,98
Dosažení cíle (v %)	118

cc) Referenční ceny/ekvivalent dividend pro období výkonnosti

Příslušnou počáteční referenční cenu, závěrečnou referenční cenu a ekvivalent dividend pro výkonnostní období 2020–2022 lze nalézt v následujícím přehledu.

	VÝKONNOSTNÍ OBDOBÍ
	2020–2022
Počáteční referenční cena	177,44
Konečná referenční cena	131,74
Ekvivalent dividend	
2020	4,86
2021	4,86
2022	7,56

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 2021–2023 nebo 2021–2024, 2022–2024 nebo 2022–2025 a 2023–2025 nebo 2023–2026.

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

1 Stanoveno na konci výkonnostního období.

2.2.2 Soulad se systémem odměňování

Odměny poskytnuté a dlužné členům představenstva v účetním období 2023 splňují požadavky systému odměňování členů představenstva. V účetním období 2023 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 2023 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.

První tranše byla vyplacena v účetním období 2023. 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 společností. 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. Systém odměňování členů představenstva nezahrnuje závazek poskytnout akcie společnosti Volkswagen AG.

PENZE ČLENŮ PŘEDSTAVENSTVA V OBDOBÍ 2023 V SOULADU S IAS 19

€	Současná hodnota	Náklady na penzijní požitky v účetním období 2023
Oliver Blume	3 975 429,00	663 530,00
Arno Antlitz	1 855 691,00	602 272,00
Ralf Brandstätter	1 371 141,00	599 577,00
Gernot Döllner (od 1. září 2023)	232 883,00	232 883,00
Manfred Döss	1 182 146,00	445 500,00
Markus Duesmann (do 31. srpna 2023)	-	408 474,67
Gunnar Kilian	3 873 261,00	601 860,00
Thomas Schäfer	1 055 174,00	605 432,00
Thomas Schmall-von Westerholt	2 060 312,00	600 719,00
Hauke Stars	1 226 121,00	622 567,00
Celkem	16 832 158,00	5 382 814,67

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.

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 Kílana.

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 2023 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 2023, 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 2023

V účetním období 2023 pan Duesmann odstoupil z představenstva. Pan Duesmann byl původně jmenován členem představenstva společnosti Volkswagen AG do 31. března 2025 a byl dodatečně jmenován členem představenstva společnosti AUDI AG a jeho předsedou. Společnost Volkswagen AG, AUDI AG a pan Duesmann vzájemně předčasně ukončili jeho jmenování členem představenstva Volkswagen AG, jmenování členem představenstva společnosti AUDI AG a jmenování předsedou představenstva AUDI AG s účinností ke dni 31. srpna 2023. U příležitosti ukončení funkce uzavřela společnost Volkswagen AG a AUDI AG s panem Duesmannem dohodu o ukončení funkce. Předmětem této dohody o ukončení pracovního poměru bylo mimo jiné pokračování pracovní smlouvy mezi panem Duesmannem a společností Volkswagen AG až do konce řádného termínu ukončení pracovního poměru, tj. do 31. března 2025. Pracovní smlouva mezi panem Duesmannem a společností AUDI AG byla ukončena s účinností od 31. srpna 2023. Společnost Volkswagen AG se zavázala nadále vyplácet panu Duesmannovi odměnu až do konce pracovního poměru. Variabilní složky odměny budou vypláceny ve smluvně dohodnutém termínu; nedojde k žádnému předčasnému vypořádání ani výplatě. Roční bonus bude v každém případě založen na faktoru správy a řízení ve výši 1,0. Od společnosti Volkswagen AG neobdrží žádné odstupné ve formě jednorázové platby. Na odměny, které mají být vypláceny, se nadále vztahuje maximální výše odměny a horní hranice peněžní odměny. Od 1. dubna 2025 bude pro pana Duesmanna platit jednoletá konkurenční doložka, za kterou mu bude společnost Volkswagen AG vyplácet náhradu ve výši 187 500 € hrubého měsíčně.

2.2.4 Žádné nároky na zpětné získání v účetním období 2023

Společnost Volkswagen AG v účetním období 2023 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 2023 (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 dozorcí rady společnosti Volkswagen AG.

V následujících tabulkách jsou uvedeny odměny poskytnuté a dlužné v účetním období 2023 bývalým členům představenstva, kteří odešli z funkce po účetním období 2013. Stejně jako u současných členů představenstva se roční bonus vyplacený na začátku roku 2024 bývalým členům představenstva za účetní období 2023 započítává jako odměna poskytnutá v účetním období 2023.

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 2023 bývalým členům představenstva, jejichž poslední funkční období v představenstvu či dozorcí radě společnosti Volkswagen AG skončilo před začátkem roku 2014 a kterým byly poté poskytnuty a náležely odměny více než deset let po jejich odchodu ze společnosti Volkswagen AG. V účetním období 2023 byla takovým bývalým členům představenstva a jejich pozůstalým vyplacena částka ve výši 8,1 mil. €. Závazky z titulu penzí pro tuto skupinu osob dosahovaly v ocenění dle IAS 19 výše 91,2 mil. €.

	KARLHEINZ BLESSING	
	2023	
	€	%
Výplata penze	189 505,92	9,0
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	6 348,00	0,3
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020–2022)	1 914 757,98	90,7
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	2 110 611,90	100,0

	HERBERT DIESS	
	2023	
	€	%
Výplata penze	-	-
Základní plat	2 600 000,00	22,6
Vedlejší požitky	178 656,00	1,6
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	4 649 400,00	40,4
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020–2022)	4 074 355,82	35,4
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	11 502 411,82	100,0
Náklady na penzijní požitky	1 309 315,00	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	12 811 726,82	x
Maximální odměna	15 000 000,00	x

	MARKUS DUESMANN ¹	
	2023	
	€	%
Výplata penze	-	-
Základní plat	500 000,00	29,4
Vedlejší požitky	60 041,00	3,5
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	664 200,00	39,0
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020–2022)	478 701,91	28,1
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	1 702 942,91	100,0
Náklady na penzijní požitky	204 237,33	x
Celková odměna včetně penzijních požitků	1 907 180,25	x
Maximální odměna	4 000 000,00	x

1 Pan Duesmann byl aktivním členem představenstva do 31. srpna 2023. V tabulce je uvedena jeho odměna po jeho odchodu z představenstva.

	FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ	
	2023	
	€	%
Výplata penze	769 230,12	97,6
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	19 278,00	2,4
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020–2022)	-	-
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	788 508,12	100,0

	JOCHEM HEIZMANN	
	2023	
	€	%
Výplata penze	793 220,40	98,4
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	13 096,15	1,6
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020-2022)	-	-
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	806 316,55	100,0

	CHRISTINE HOHMANN-DENNHARDT	
	2023	
	€	%
Výplata penze	111 847,80	75,4
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	36 564,00	24,6
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020-2022)	-	-
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	148 411,80	100,0

	MICHAEL MACHT	
	2023	
	€	%
Výplata penze	740 869,17	95,8
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	32 349,00	4,2
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020-2022)	-	-
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	773 218,17	100,0

	MATTHIAS MÜLLER	
	2023	
	€	%
Výplata penze	1 266 360,48	64,5
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	18 167,98	0,9
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020–2022)	679 233,16	34,6
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	1 963 761,62	100,0

	HORST NEUMANN	
	2023	
	€	%
Výplata penze	696 855,16	97,3
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	19 240,00	2,7
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020–2022)	-	-
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	716 095,16	100,0

	LEIF ÖSTLING	
	2023	
	€	%
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 2020–2022)	-	-
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	253 848,12	100,0

	HANS DIETER PÖTSCH	
	2023	
	€	%
Výplata penze	859 900,00	96,4
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	31 737,84	3,6
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020–2022)	-	-
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	891 637,84	100,0

	ANDREAS RENSCHLER	
	2023	
	€	%
Výplata penze	370 126,50	25,8
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	26 256,89	1,8
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020–2022)	1 037 179,20	72,3
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	1 433 562,59	100,0

	ABRAHAM SCHOT	
	2023	
	€	%
Výplata penze	-	-
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	-	-
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020–2022)	1 914 757,98	100,0
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	1 914 757,98	100,0

	RUPERT STADLER	
	2023	
	€	%
Výplata penze	-	-
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	23 256,41	100,0
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020–2022)	-	-
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	23 256,41	100,0

	HILTRUD DOROTHEA WERNER	
	2023	
	€	%
Výplata penze	-	-
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	-	-
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020–2022)	1 914 757,98	100,0
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	1 914 757,98	100,0

	MARTIN WINTERKORN	
	2023	
	€	%
Výplata penze	1 321 356,96	97,8
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	29 146,50	2,2
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020-2022)	-	-
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	1 350 503,46	100,0

	FRANK WITTER	
	2023	
	€	%
Výplata penze	463 652,58	19,4
Základní plat	-	-
Vedlejší požitky	14 753,37	0,6
Roční pohyblivá složka odměny/roční bonus	-	-
Víceletá pohyblivá složka odměny/dlouhodobé pobídky (LTI, plán výkonnostních akcií 2020-2022)	1 914 757,98	80,0
Odstupné	-	-
Poskytnutá a dlužná odměna celkem	2 393 163,93	100,0

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 2023, 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 ke konci roku 2023). 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. Skupina srovnatelných subjektů používaná do roku 2020 včetně byla naposledy revidována a upravena po přijetí strategie „TOGETHER 2025“. Aby byl podle názoru dozorčí rady adekvátně zohledněn další vývoj obchodního modelu skupiny, byly do srovnávacího vzorku kromě globálních výrobců automobilů zahrnuty i technologické a servisní společnosti, zejména ze segmentů výroby baterií/elektrických zařízení, IT/software 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 %	2023 ve srovnání s 2022 ¹	2022 ve srovnání s 2021 ¹	2021 ve srovnání s 2020 ¹
Odměny členů představenstva²			
Oliver Blume	+36,1	+49,1	+74,8
Arno Antlitz	-3,5	+28,8	-
Ralf Brandstätter	+3,8	-	-
Gernot Döllner (od 1. září 2023)	-	-	-
Manfred Döss	+5,3	-	-
Gunnar Kilian	-1,6	+6,6	+128,3
Thomas Schäfer	+92,9	-	-
Thomas Schmall-von Westerholt	-3,5	-3,4	-
Hauke Stars	+5,2	-	-
Karlheinz Blessing	-30,2	+346,3	-83,0
Herbert Diess	+12,5	+19,0	+40,1
Markus Duesmann (do 31. srpna 2023) ³	+33,4	-3,5	-56,6
Francisco Javier Garcia Sanz	-59,2	+56,5	-43,8
Jochem Heizmann	-5,7	-31,4	-50,7
Christine Hohmann-Dennhardt	+2,7	+2,0	+2,7
Michael Macht	+1,6	-1,4	+0,6
Matthias Müller	-72,6	+408,4	-71,4
Horst Neumann	+3,0	+0,3	+0,1
Leif Östling	+3,1	+1,0	+1,0
Hans Dieter Pötsch	+3,3	+2,5	-1,5
Andreas Renschler	-74,3	-0,5	-0,2
Abraham Schot	-32,4	-	-
Rupert Stadler	+2 853,9	-99,8	-73,7
Hiltrud Dorothea Werner	-37,6	-46,0	+6,6
Martin Winterkorn	+9,2	+2,3	+0,2
Frank Witter	-27,2	+22,2	-34,5
Vývoj zisku			
Čistý zisk nebo ztráta Volkswagen AG za období	-50,0	+208,8	-36,2
Výsledek hospodaření koncernu Volkswagen po zdanění	+13,1	+2,6	+74,8
Provozní výsledek koncernu Volkswagen	+2,1	+14,8	+99,2
Provozní rentabilita tržeb koncernu Volkswagen	-8,9	+2,6	+79,1
Zaměstnanci			
Zaměstnanci Volkswagen AG	-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.

3 Odměna „poskytnutá a dlužná“ za celé účetní období 2023 z pozice aktivního člena představenstva a po odchodu z představenstva.

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. vyjednávacím 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. Případnou 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 2023

1. Členové dozorčí rady v účetním období 2023

Členové dozorčí rady společnosti Volkswagen AG v průběhu účetního období roku 2023 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 2023. Vychází se přitom ze stejného chápání pojmu „poskytnutá a dlužná“, jak je uvedeno v části „2. Odměny poskytnuté a dlužné v účetním období 2023“ této zprávy o odměňování. Odměny uvedené v tabulce tudíž odrážejí částky skutečně obdržené v účetním období 2023.

	PEVNÁ ODMĚNA	PRÁCE VE VÝBORECH	POPLATKY ZA ÚČAST NA ZASEDÁNÍ	CELKEM	ODMĚNY ZA ČLENSTVÍ V ORGÁNECH OSTATNÍCH SPOLEČNOSTÍ KONCERNU ¹
€ (%)	2023	2023	2023	2023	2023
Hans Dieter Pötsch	510 000,00 (75,4)	150 000,00 (22,2)	16 000,00 (2,4)	676 000,00	586 000,00
Jörg Hofmann ¹	340 000,00 (72,7)	112 500,00 (24,1)	15 000,00 (3,2)	467 500,00	-
Hessa Sultan Al Jaber	170 000,00 (96,0)	-	7 000,00 (4,0)	177 000,00	-
Mansoor bin Ebrahim Al-Mahmoud	170 000,00 (51,7)	150 000,00 (45,6)	9 000,00 (2,7)	329 000,00	-
Harald Buck ¹	170 000,00 (95,5)	-	8 000,00 (4,5)	178 000,00	239 000,00
Matías Carnero Sojo ³	-	-	-	-	-
Daniela Cavallo ¹	170 000,00 (45,4)	187 500,00 (50,1)	17 000,00 (4,5)	374 500,00	89 658,00
Julia Willie Hamburg ²	170 000,00 (96,6)	-	6 000,00 (3,4)	176 000,00	-
Marianne Heiss	170 000,00 (66,4)	75 000,00 (29,3)	11 000,00 (4,3)	256 000,00	75 000,00
Arno Homburg ¹	170 000,00 (96,0)	-	7 000,00 (4,0)	177 000,00	-
Günther Horvath (od 28. února 2023)	142 520,55 (95,3)	-	7 000,00 (4,7)	149 520,55	-
Simone Mahler (do 31. května 2023) ¹	70 328,77 (95,9)	-	3 000,00 (4,1)	73 328,77	-
Peter Mosch (do 31. prosince 2023) ¹	170 000,00 (65,1)	75 000,00 (28,7)	16 000,00 (6,1)	261 000,00	186 250,00
Daniela Nowak ¹	170 000,00 (95,5)	-	8 000,00 (4,5)	178 000,00	-
Hans Michel Piëch	170 000,00 (65,6)	75 000,00 (29,0)	14 000,00 (5,4)	259 000,00	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 (65,9)	75 000,00 (29,1)	13 000,00 (5,0)	258 000,00	471 500,00
Jens Rothe (do 3. března 2023) ¹	28 876,71 (49,5)	25 479,45 (43,7)	4 000,00 (6,9)	58 356,16	-
Gerardo Scarpino (od 21. dubna 2023) ¹	118 301,37 (51,4)	99 863,01 (43,4)	12 000,00 (5,2)	230 164,38	2 500,00
Karina Schnur (od 11. července 2023) ¹	80 575,34 (96,4)	-	3 000,00 (3,6)	83 575,34	180 242,00
Conny Schönhardt ¹	170 000,00 (66,4)	75 000,00 (29,3)	11 000,00 (4,3)	256 000,00	-
Stephan Weil ²	170 000,00 (65,6)	75 000,00 (29,0)	14 000,00 (5,4)	259 000,00	-
Celkem	3 670 602,74	1 250 342,46	212 000,00	5 132 945,20	2 363 150,00

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 převyší 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 2023 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 2023, s výjimkou členů představenstva.

Roční změna v %	2023 ve srovnání s 2022 ¹	2022 ve srovnání s 2021 ¹	2021 ve srovnání s 2020 ¹
Odměny členů dozorčí rady²			
Hans Dieter Pötsch	+35,3	+2,0	+1,5
Jörg Hofmann	+49,8	+7,6	-3,0
Hessa Sultan Al Jaber	+59,5	+4,7	-2,8
Mansoor bin Ebrahim Al-Mahmoud	+189,2	-	-
Harald Buck	+105,4	-	-
Matías Carnero Sojo	-	-	-
Daniela Cavallo	+23,9	+67,9	-
Julia Willie Hamburg	+965,3	-	-
Marianne Heiss	+35,7	-0,7	+2,6
Arno Homburg	+136,5	-	-
Günther Horvath (od 28. února 2023)	-	-	-
Simone Mahler (do 31. května 2023)	-2,0	-	-
Peter Mosch (do 31. prosince 2023)	+11,7	+6,4	+2,1
Daniela Nowak	+137,9	-	-
Hans Michel Piëch	+33,1	+5,4	+13,5
Ferdinand Oliver Porsche	+37,6	-6,8	+3,1
Wolfgang Porsche	+55,0	-2,3	+8,9
Jens Rothe (do 3. března 2023)	-67,7	+754,5	-
Gerardo Scarpino (od 21. dubna 2023)	-	-	-
Karina Schnur (od 11. července 2023)	-	-	-
Conny Schönhardt	+51,5	+4,3	-3,0
Stephan Weil	+40,0	+13,5	-4,1
Vývoj zisku			
Čistý zisk nebo ztráta Volkswagen AG za období	-50,0	+208,8	-36,2
Výsledek hospodaření koncernu Volkswagen po zdanění	+13,1	+2,6	+74,8
Zaměstnanci			
Zaměstnanci Volkswagen AG	-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.



Konsolidovaná výroční zpráva

(Kombinovaná Zpráva představenstva koncernu Volkswagen a Volkswagen AG)

93	Cíle a strategie
99	Systém řízení a klíčové výkonnostní ukazatele
102	Struktura a obchodní činnost
106	Zveřejnění dle práva o převzetí
109	Obchodní vývoj
125	Akcie a dluhopisy
133	Finanční výkonnost a finanční pozice
152	Volkswagen AG (zveřejnění dle německého obchodního zákoníku)
157	Trvale udržitelné zvyšování hodnoty
196	EU Taxonomie
213	Zpráva o očekávaném vývoji
222	Zpráva o rizicích a příležitostech
263	Výhled na rok 2024

Cíle a strategie

Prostřednictvím nové koncernové strategie „NEW AUTO – Mobilita pro budoucí generace“ se připravujeme na globální změny v oblasti mobility a hrajeme tak klíčovou roli při řízení transformace koncernu Volkswagen na poskytovatele udržitelné mobility.

V souvislosti s rychle se měnícím prostředím a z toho vyplývajících výzev přijalo představenstvo koncernu v květnu 2021 se souhlasem dozorčí rady koncernovou strategii „NEW AUTO“ – Mobilita pro budoucí generace. Strategie se zaměřuje na svět mobility v roce 2030.

Ruku v ruce s technologickým pokrokem se automobilový průmysl rychle vyvíjí a přechází na e-mobilitu a digitalizaci. Z tohoto důvodu očekáváme, že trh s elektromobily bude v příštích letech nadále růst, což znamená, že pro úspěch bude rozhodující nákladově efektivní a udržitelná výroba bateriových systémů a rozšíření nabíjecí infrastruktury.

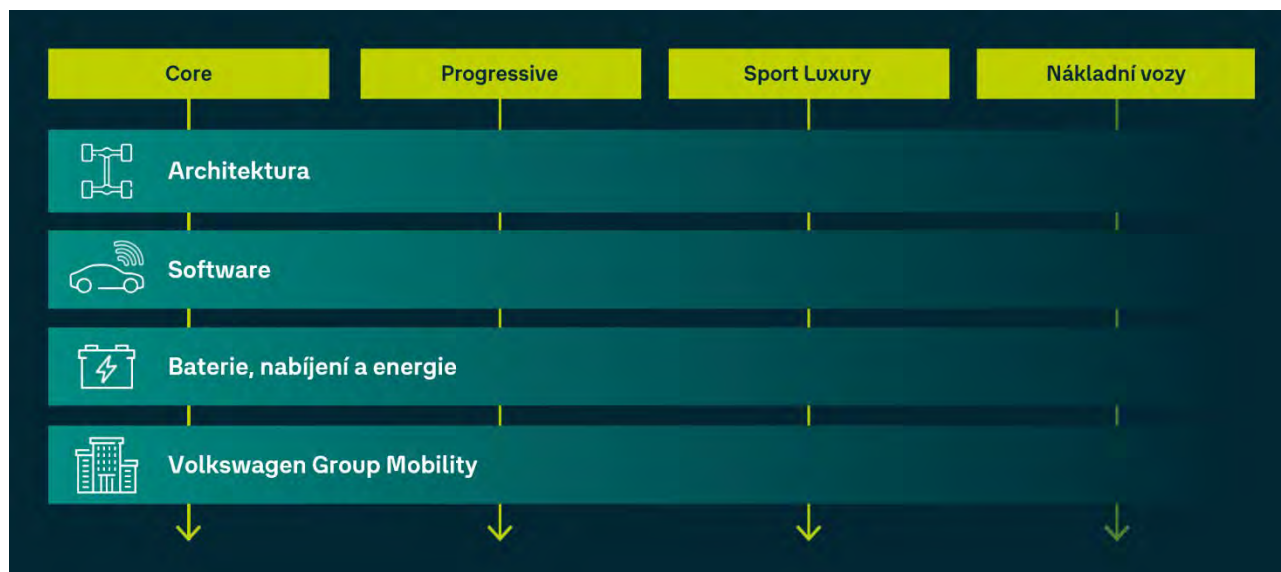
Přechod na propojená, inteligentní a nakonec samořídící vozidla však v rámci automobilového průmyslu povede k rozsáhlejší změnám. Autonomní řízení trvale změní zkušenosti zákazníků s mobilitou a připraví půdu pro nové obchodní modely. Zdroje příjmů se postupně posunou a rozšíří mimo hlavní produkt automobilu. Nezbytným předpokladem je zvýšit schopnosti vývoje softwaru, aby bylo možné zákazníky nadchnout neustále se zlepšujícími digitálními funkcemi.

Stejně jako technologické trendy, i globální ekonomické a geopolitické prostředí představuje pro automobilový průmysl stále větší výzvu. Patří mezi ně například ekonomický vliv největších trhů mobility, tj. Číny, USA a Evropy a jejich rozdílný vývoj.

Udržitelnost bude i nadále rezonovat v podnikatelském světě a bude nabývat na aktuálnosti díky stále znatelnějším důsledkům klimatických změn, většímu povědomí zákazníků o udržitelném životním stylu a v neposlední řadě rámcovým podmínkám, jako je Pařížská dohoda o změně klimatu. Na cestě od výrobce automobilů ke koncernu zaměřenému na mobilitu jsme reorganizovali naše priority a připravujeme se na budoucnost prostřednictvím strategie NEW AUTO. Přitom se pevně držíme našeho cíle být předním světovým poskytovatelem udržitelné mobility a transformujeme koncern tak, aby byl soustředěnější, efektivnější, inovativnější, udržitelnější, měl blíže k zákazníkovi a důsledně se zaměřoval na ziskový růst.

Za tímto účelem jsme jasně definovali koncernové iniciativy napříč skupinami značek, se zaměřením na naše centrální technologické platformy: „Architektura“, „Software“, „Baterie, nabíjení a energie“ a „Volkswagen Group Mobility“. Kromě toho tvoří základ strategické reorganizace koncernu Volkswagen základní iniciativy, k nimž patří: ESG, dekarbonizace a integrita, Business Model 2.0, regiony Severní Amerika (NAR) a Čína, model řízení koncernu, lidé a transformace a financování transformace. Podrobněji jsou popsány níže.

„NEW AUTO“ SE ZAMĚŘENÍM NA TECHNOLOGICKÉ PLATFORMY



Za účelem provádění strategie během období jsou pro každý kalendářní rok definovány nejdůležitější cíle a na úrovni koncernu sestaven program Top 10. V rámci tohoto programu pro období roku 2023 byla zvláštní pozornost věnována finanční robustnosti a plánování, výrobkům, regionům Číny a Severní Ameriky, softwaru, technologiím, bateriím a nabíjení, řešením mobility, udržitelnosti a kapitálovým trhům. Uvedenou metodiku zahrnující program Top 10 převzala řada divizí do svých strategií pro funkční oblasti a využívá ji k urychlení realizace vysoce zacílených strategií.

Aby byl pokrok v našich hlavních tématech – sestávajících z iniciativ strategie NEW AUTO a cílů koncernového programu TOP 10 pro dané účetní období – pro management a zaměstnance co nejtransparentnější, rozhodlo se představenstvo koncernu strukturovat a pravidelně měřit strategické cíle a milníky pomocí metody OKR (cíle a klíčové výsledky). V souladu s tím jsou pro všechna hlavní témata definovány strategické cíle a kýžené klíčové výsledky. Ty mají být dosaženy především prostřednictvím časově omezených projektů a pracovních balíčků, z nichž každý je poměřován specifickými klíčovými výkonnostními ukazateli. Míra dosažení je zpravidla třikrát ročně předkládána představenstvu. Relevance hlavních témat, jejich cíle a milníky, stejně jako projekty a pracovní balíčky, jsou pravidelně revidovány na úrovni koncernu, jejich zaměření je průběžně sledováno a v případě potřeby upravováno nebo integrováno do běžného provozu.

O hlavních cílech a průběžných výsledcích dosažených v účetním období informujeme v kapitolách „Systém řízení a klíčové ukazatele“, „Struktura a obchodní činnost“ a „Trvale udržitelné zvyšování hodnoty“.

ARCHITEKTURA

Platforma mechatroniky orientovaná na budoucnost má tvořit základ pro inovace, technologie a udržitelnou konkurenceschopnost společnosti Volkswagen. V podobě škálovatelné systémové platformy (SSP) vytváříme novou generaci čistě elektrické, plně digitální a vysoce škálovatelné mechatronické platformy založené na jednotné softwarové architektuře. Napříč všemi značkami chce koncern Volkswagen díky této jednotné platformě, která je škálovatelná od nejmenších vozů až po luxusní třídu, rychle a efektivně zpřístupňovat svým zákazníkům inovativní funkce a technologie ve vozidlech. Snížením složitosti a počtu variant má SSP umožnit maximální synergie s nižšími investičními nároky i rychlé a pravidelné technologické aktualizace a zároveň zajistit diferenciaci produktů v koncernovém portfoliu, která je pro jednotlivé značky nezbytná.

SOFTWARE

Vlastní koncernová softwarová a technologická společnost CARIAD vytvoří technické základy pro obchodní modely založené na datech, nové služby mobility a automatizované řízení (úroveň 4) a zajistí využití synergických efektů napříč značkami. Sledujeme strategii, v jejímž rámci zamýšlíme sami nebo společně ve strategických partnerstvích vyvíjet software pro centrální řídicí body ve vozidle. Společnost CARIAD spolupracuje s předními technologickými společnostmi na integraci dalších inovativních řešení.

Společně se značkami Porsche a Audi pracuje společnost CARIAD na zavedení nové platformy E³ 1.2, která optimalizuje interakci mezi hardwarem a softwarem pro vozidla a má také sloužit jako klíčový nástroj pro vývoj založený na datech a pro zavádění nových služeb i po zahájení výroby vozidel.

V dlouhodobém horizontu bude standardizovaná softwarová architektura E³ 2.0 tvořit základ kompletního digitálního ekosystému, který zákazníkům nabídne širokou škálu softwarových služeb v průběhu celého životního cyklu výrobku. Softwarově orientovaný přístup architektury E³ 2.0 představuje změnu paradigmatu ve vývoji vozidel. Ta by měla být základem pro softwarově definovaná vozidla (SDV) koncernu Volkswagen. Cílem je zajistit, aby každá požadovaná nebo poptávaná funkce a služba byla kdykoli k dispozici, individuálně přizpůsobená a dostupná zákazníkům na různých trzích. Tím se nám také otevrou nové zdroje příjmů.

Aplikace v oblasti automatizovaného řízení na různých úrovních (až do úrovně 4) budou postupně zaváděny do nových modelů vozidel koncernových značek. V této souvislosti je společnost CARIAD zodpovědná za vývoj softwaru a technologického balíčku pro automatizované řízení.

BATERIE, NABÍJENÍ A ENERGIE – STRATEGIE ČLÁNKŮ A BATERÍ

Baterie je klíčovou součástí elektromobilu a důležitým nákladovým faktorem. Kromě ceny rozhoduje o atraktivitě a úspěchu e-mobility na trhu také dojezd a rychlost nabíjení. Abychom dosáhli našeho cíle stát se předním světovým poskytovatelem udržitelné mobility, chceme se etablovat na pozici ziskového odborníka po celou dobu životního cyklu baterií. Za tímto účelem sdružuje technologická iniciativa „Strategie článků a baterií“ know-how celého koncernu a společně s našimi strategickými partnery proces související transformace řídí.

Související aspekty zahrnují vývoj baterií, článků, vertikální integraci, velkokapacitní úložné systémy a recyklaci. Naším hlavním cílem je rozvinout technologii bateriových článků – rovněž společně s partnery – jako klíčovou kompetenci v rámci koncernu. Jádrem této strategie je nový „unifikovaný článek“, který může obsahovat různé chemické složení článků a do roku 2030 má být používán až v 80 % modelů koncernu. Výsledné úspory z rozsahu by měly snížit náklady až o 50 % a zajistit nám vedoucí postavení v oblasti nákladů. Aby bylo možné uspokojit vysokou poptávku po bateriových článcích, plánuje Volkswagen po světě vystavět vlastní gigafactory. Základní kámen těchto aktivit byl položen v německém Salzgitteru. Na bázi standardního konceptu podnikových závodů z důvodu optimalizace investic budou rychle následovat další továrny ve Valencii/Španělsko a v St. Thomas/Kanada. Cílem je, abychom do roku 2030 sami pokryli přibližně polovinu rychle rostoucí potřeby bateriových článků.

BATERIE, NABÍJENÍ A ENERGIE – NABÍJENÍ A ENERGETICKÉ SLUŽBY

Udržitelná, stabilní nabíjecí a energetická infrastruktura je klíčovým předpokladem pro urychlení přechodu na bateriově-elektrickou mobilitu budoucnosti. Proto je naším záměrem stát se v budoucnu komplexním poskytovatelem nabíjecích a energetických služeb a intenzivně investujeme do celosvětového rozvoje otevřené sítě rychlého nabíjení. Společně s partnery plánujeme do roku 2025 vybudovat v Evropě, Číně a USA přibližně 45 tisíc nabíjecích míst s vysokým výkonem (HPC). Nabídka produktů zahrnuje také celé spektrum nabíjecích řešení pro soukromé zákazníky a firmy. Kromě vlastního nabíjecího wallboxu a flexibilní rychlonabíjecí stanice (Flexpole) se do popředí zájmu dostávají smluvní nabíjecí služby a inteligentní tarify za ekologickou elektřinu. Cílem je řídit nabíjecí procesy tak, aby využívaly obnovitelnou energii, a tím snižovaly tlak na energetické síť.

V dalším kroku hodlá Volkswagen využít elektromobil jako mobilní powerbanku a přispět k tomu, aby se elektromobily v budoucnu staly aktivní součástí energetického systému jako dodatečné akumulární jednotky. Tímto způsobem chceme učinit své zákazníky součástí ekosystému chytrého nabíjení a energie pro dekarbonizovanou mobilitu. Tímto způsobem chceme prozíravě využít omezené zdroje elektrického hospodářství.

VOLKSWAGEN GROUP MOBILITY

V souladu se svým mottem „Mobilita pro budoucí generace“ vyvíjí koncern Volkswagen řešení mobility budoucnosti, s přihlédnutím k celosvětovým trendům a měnícím se potřebám zákazníků. Koncern plánuje v nadcházejících letech propojit veškeré služby mobility svých značek v rámci jedné platformy mobility. Očekává se, že autonomní řízení v kombinaci s novými řešeními v oblasti mobility přispěje k transformaci koncernu Volkswagen na předního poskytovatele udržitelné mobility. Vozový park, který pokrývá všechny různé služby – od pronájmu vozů přes jejich předplatné až po spolujízdu – zajistí vysokou dostupnost, využití a ziskovost. Díky těmto konceptům chceme získat podíl na trhu a dlouhodobě dosahovat konkurenceschopných a atraktivních marží.

ESG, DEKARBONIZACE A INTEGRITA

ESG (Environmental, Social, Governance) odkazuje na základní principy udržitelného podnikání. Zúčastněné strany koncernu (mj. investoři, zaměstnanci, zákazníci a nevládní organizace) mají vysoká očekávání od působení společnosti v oblasti ESG, včetně otázek, jako je dekarbonizace, oběhové hospodářství a integrita, jakož i jejího chování jako zaměstnavatele a součásti širší společnosti. Výsledky na poli ESG tak přímo ovlivňují tržní kapitalizaci koncernu, jeho náklady na kapitál i investiční aktivity. Naším cílem je dosáhnout v hodnocení udržitelnosti špičkové pozice ve srovnání s našimi konkurenty. Zavázali jsme se dodržovat Pařížskou dohodu o změně klimatu a přizpůsobujeme své aktivity cíli 1,5°C. Naším cílem je dosáhnout čisté uhlíkové neutrality do roku 2050. Do roku 2030 chceme také snížit emise skleníkových plynů našich osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v průběhu celého jejich životního cyklu o 30 % ve srovnání s rokem 2018. V rámci tohoto úsilí hledáme způsoby, jak zvýšit podíl obnovitelných zdrojů energie používaných při vzniku výrobků a podíl recyklovatelných materiálů v našich vozidlech. Chceme být také vnímáni jako měřítko eticky jednající společnosti. Volkswagen se považuje za zaměstnavatele nabízejícího rovné příležitosti. Do roku 2025 by měla být ve vedení koncernu alespoň pětina žen a alespoň čtvrtina mezinárodních manažerů.

BUSINESS MODEL 2.0

Související iniciativa Business Model 2.0 rozvíjí portfolio služeb napříč koncernem, s cílem prosazovat konzistentní a inovativní využívání produktů, jež propojí značky, zákazníky, prodejce, naše partnery a celé trhy. Klíčová technologie, která je k tomu zapotřebí, má být do roku 2030 integrována do většiny vozidel na bázi platformy. Díky propojeným vozidlům budou moci koncernové značky zůstat v kontaktu se zákazníky po celou dobu životnosti vozidla a nabízet jim služby a funkce, které odpovídají jejich individuálním potřebám. Budeme tak schopni vybudovat konkurenceschopné portfolio služeb založených na datech a udržet si silné postavení na automobilovém trhu.

REGION SEVERNÍ AMERIKA (NAR)

Pro koncern Volkswagen má region Severní Ameriky, a zejména USA, velký potenciál růstu, především v oblasti e-mobility. Chceme, aby se Severní Amerika stala do roku 2030 třetím klíčovým regionem vedle Evropy a Číny. Naším cílem je do té doby velmi výrazně zvýšit celkový podíl koncernu Volkswagen na tamním trhu.

Prostřednictvím silných značek a produktů specifických pro daný trh se snažíme dále rozvíjet své zastoupení v tomto regionu a zaujmout výhodnou pozici do budoucna.

Kromě toho se chceme v nepoměrné míře podílet na růstu stále více elektrifikovaných trhů v USA a Kanadě, tj. masivně rozšířit naši koncernovou nabídku plně elektrických modelů a přidat modely vyvinuté speciálně pro uvedené trhy. S naší novou značkou vozidel Scout hodláme oslovit klíčové segmenty severoamerického trhu s elektromobily a to produkty šitými na míru. Podíl bateriových elektromobilů na našich prodejkách v USA a Kanadě se má do roku 2030 zvýšit na 55 %.

Hodláme rovněž maximalizovat synergický potenciál v této oblasti a vybudovat v regionu Severní Ameriky více odborných znalostí, průmyslových kapacit i vertikálních hodnotových řetězců.

REGION ČÍNA

Čína má pro koncern Volkswagen velký strategický význam jako jeho největší samostatný trh. Všechna důležitá opatření se proto prolínají do základní strategické iniciativy, jejímž smyslem je zajistit pokračování úspěšného příběhu koncernu Volkswagen v Číně. Patří mezi ně lokalizované vývojové aktivity, které jsou přizpůsobeny trhu (tzv. přístup „v Číně pro Čínu“), konkurenceschopné produkty, prohlubování našich stávajících partnerství a navazování nových, jakož i komplexní opatření k trvalému snížení nákladů, aby byla zajištěna dlouhodobá ziskovost.

Naším cílem do roku 2030 je zaujmout v Číně vedoucí postavení jako mezinárodní poskytovatel mobility a výrobce plně propojených vozidel. Jako součást místní strategie („v Číně pro Čínu“) proto chceme v nadcházejících letech ve větší míře sdružovat a rozšiřovat naše lokální vývojové kapacity. Hodláme tak výrazně urychlit vývoj inteligentních propojených vozidel (ICV) a být schopni rychleji nabízet čínským zákazníkům produkty šité na míru. Na trhu vozidel s konvenčním pohonem chceme dále posílit náš podíl u nových vozidel a zajistit si jej na delší dobu, protože jejich vysoké prodeje budou v budoucnu také odpovídajícím způsobem přispívat k ziskovosti.

MODEL ŘÍZENÍ KONCERNU

Abychom dosáhli cílů koncernové strategie a zajistili tak dlouhodobý úspěch koncernu Volkswagen, provádíme rozsáhlou optimalizaci modelu řízení koncernu. Je nezbytné, aby mechanismy pro rychlé rozhodování, vývoj a aplikaci platformových technologií a využívání synergií byly účinně zavedeny a soustavně rozvíjeny. Aktualizovaný model řízení koncernu se zaměřuje na skupiny značek a technologické platformy, s cílem zvýšit jejich úroveň, a zároveň maximalizovat synergie napříč celým produktovým portfoliem koncernu. Na této logice staví nová strategie optimalizovaná z hlediska efektivity a proces plánování produktů. Související balíček opatření v rámci dané iniciativy zužuje vymezení rolí a odpovědností v koncernu a zvyšuje v tomto ohledu celkovou transparentnost; podporuje také podnikání samostatných jednotek a značek a zároveň posiluje spolupráci napříč koncernem.

LIDÉ A TRANSFORMACE

Společně s transformací na globální technologickou společnost proběhne největší personální transformace v historii koncernu Volkswagen. Abychom zajistili jeho konkurenceschopnost i v budoucnu, musíme získávat a udržovat ty nejlepší odborníky a nabízet našim zaměstnancům komplexní programy pro rozvoj kvalifikace. Naším cílem je dlouhodobě si zaměstnance udržet. Proto je nezbytné řešit jejich měnící se potřeby a zajistit jim vynikající podmínky a prostředí. Abychom ambiciózních cílů koncernu dosáhli, musíme také vytvářet a podporovat prostředí pro vysoce výkonné týmy, které povede k silné, udržitelné a společensky odpovědné firemní kultuře, která podporuje pocit sounáležitosti a loajality ke společnosti. Dalším cílem je sladění koncernu s fungováním společnosti a životním prostředím.

FINANCOVÁNÍ TRANSFORMACE

Transformace vyvolaná digitalizací a elektrifikací vyžaduje rozsáhlé investice. Iniciativa „financování transformace“ má za cíl zajistit potřebné prostředky a využít ještě více koncernové synergie ve všech funkčních oblastech hodnotového řetězce, se zaměřením na náklady a efektivitu. Koncern si proto stanovil cíl trvalého zlepšování struktury fixních nákladů, produktivity závodů, nákladů na nákup, distribučních nákladů a řízení pracovního kapitálu.

STRATEGICKÉ FINANČNÍ VÝKONNOSTNÍ UKAZATELE

	2022	Cíl 2030
Provozní ziskové rozpětí	8,1 %	9 - 11 %
Ukazatel investic v automobilové divizi	13,6 %	~9 %
Konverzní poměr hotovosti v divizi Automobily ¹	29,2 %	>60 %
	43,0 mld. € ²	~10 %
Čistá likvidita v divizi Automobily	15,4 %	z konsolidovaných tržeb
Rentabilita vloženého kapitálu (ROI) v divizi Automobily	12,0 %	>18 %

1 Čistý peněžní tok jako procento provozního výsledku v divizi Automobily

2 Včetně peněžních přítoků z IPO společnosti Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

System 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. Během běžného účetního období jsou každý měsíc zpracovávány podrobné prognózy pro nadcházející tři měsíce i celý rok. Zvláštní pozornost je přitom věnována bezprostředním rizikům a příležitostem. 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 rámci našeho nového modelu vedení jsme upravili základní ukazatele výkonnosti v koncernu Volkswagen, mezi něž nyní patří:

- > dodávky zákazníkům,
- > tržby,
- > provozní výsledek,
- > provozní rentabilita tržeb,
- > ukazatel investic v automobilové divizi,
- > čistý peněžní tok v divizi Automobily,
- > čistá likvidita v divizi Automobily,
- > rentabilita vloženého kapitálu (ROI) v divizi Automobily (do roku 2023).

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. Dodávky úzce souvisejí s naším cílem transformovat koncern Volkswagen na jednoho z předních světových poskytovatelů udržitelné mobility. 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 zajišťuje nejen odbyt a výrobu, ale také plné využití kapacit v závodech a práci našim zaměstnancům. Cílů, o které usilujeme, by nemohlo být dosaženo bez vysoce kvalifikovaných, flexibilních, schopných a především motivovaných zaměstnanců a sdílených hodnot.

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 snížených 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. Abychom zabezpečili obchodní aktivity koncernu, stanovili jsme, že strategická cílová hodnota čisté likvidity v divizi Automobily by měla dosahovat přibližně 10 % konsolidovaných tržeb.

Rentabilitu vloženého kapitálu (ROI) využíváme jako základ pro určení míry návratnosti investovaného kapitálu v příslušném účetním období v divizi Automobily (s poměrným zahrnutím čínských společných podniků konsolidovaných ekvivalenční metodou), přičemž porovnáváme dosažený provozní výsledek po zdanění vůči vynaloženým investicím. Pokud rentabilita vloženého kapitálu (ROI) přesáhne tržní náklady na kapitál, mluvíme o zvyšování hodnoty společnosti. Tímto způsobem měříme finanční úspěch našich značek, výrobních lokalit i automobilových projektů.

V rámci naší iniciativy financování transformace jsme zintenzivnili aktivity zaměřené na optimalizaci čistého peněžního toku. K dosažení strategických cílů byly napříč koncernem spuštěny výkonnostní programy, jejichž cílem je zvýšit efektivitu a zisk.

Struktura a obchodní činnost

V této kapitole je charakterizována právní a organizační struktura koncernu Volkswagen, včetně významných změn majetkových účastí v roce 2023.

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 Bank GmbH 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 vertikálně 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 a softwaru pro vozidla, 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, výrobou a prodejem lehkých užitkových vozů, nákladních automobilů a autobusů, poskytováním příslušných 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 je koncern Volkswagen zastoupen na všech trzích po celém světě, které jsou pro koncern relevantní. Ke klíčovým odbytištím aktuálně patří západní Evropa, Čína, USA, Brazílie, Turecko, Mexiko, Polsko a Česká republika.

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“ (dříve „finance“), „lidské zdroje a skupina značek Trucks“ (dříve „lidské zdroje a Truck & Bus“), „integrita a právní záležitosti“, „skupina značek Progressive“ (dříve „Premium“), „skupina značek Sport Luxury“ (dříve „Sport & Luxury“), „IT“, „Čína“, a „skupina značek Core“ (dříve „Volume“). Předseda představenstva je v představenstvu zodpovědný také za funkci „skupina značek Sport Luxury“.

Funkce představenstva jsou rozšířeny o řadu koncernových řídicích 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, lidských zdrojů a pro otázky řízení. Vedle odpovědných členů představenstva jsou ve výborech zastoupeny také příslušné centrální útvary a funkce na úrovni divizí. Výbory a další vrcholové orgány koncernu neustále revidujeme a optimalizujeme, abychom zajistili jejich soulad s firemní strategií a dále zvýšili efektivitu rozhodování. To přispívá ke snížení spletnosti a posílení správy napříč koncernem.

V rámci základní iniciativy „Model řízení skupiny“ z koncernové strategie NEW AUTO byl na Dni kapitálových trhů v červnu 2023 představen nový model řízení koncernu, který klade větší důraz na orientaci na zákazníka, podnikavost a týmového ducha. Řídí se zásadou „hodnota nad objemem“ a upřednostňuje trvalé vytváření hodnoty před růstem objemu. V důsledku toho dostanou skupiny značek nový model řízení. Kromě toho se zpřesní positioning značek a sortiment výrobků. Součástí reorganizace bylo také přejmenování skupin značek: Z Volume se stalo Core, Premium se nyní jmenuje Progressive, Sport & Luxury se změnila na Sport Luxury a Truck & Bus na Trucks. 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 od konce září 2022 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 Navistar. Společnost TRATON SE je rovněž kótovanou společností.

Kromě posílení skupin značek umožnila reorganizace a rozšíření nových jednotek ve vykazovaném období také výrazný pokrok v oblasti technologických platforem „Architektura“, „Software“, „Baterie, nabíjení a energie“ a „Volkswagen Group Mobility“. Dceřiná softwarová společnost CARIAD bude dále optimalizována z hlediska svých struktur a výrobních procesů.

Jsme přesvědčeni, že naše podniková struktura, která smysluplně spojuje skupiny značek a technologické platformy, nám umožní lépe využívat stávající odborné znalosti a úspory z rozsahu, systematictěji těžit ze synergie a přijímat ještě rychlejší rozhodnutí. Jasná odpovědnost a vysoká míra podnikatelské zodpovědnosti ve skupinách značek a technologických platformách umožňují komplexní realizaci koncernové strategie NEW AUTO.

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. Významné záležitosti pro celý koncern jsou předkládány představenstvu společnosti Volkswagen AG k odsouhlasení v souladu se zákonným rámcem. Práva a povinnosti statutárních orgánů příslušné značky tím tak nejsou nijak dotčena.

Společnosti koncernu Volkswagen řídí jejich vedení na vlastní odpovědnost. V souladu se zákonným rámcem zohledňují členové vedení nejen zájmy své společnosti, ale rovněž zájmy celého koncernu, příslušné skupiny značek i jednotlivých značek.

VÝZNAMNÉ ZMĚNY V OBLASTI MAJETKOVÝCH ÚČASTÍ

V květnu 2023 dokončil koncern Volkswagen prodej svých podílů ve společnosti OOO Volkswagen Group Rus (Volkswagen Group Rus), Kaluga/Rusko, a jejích místních dceřiných společnostech (OOO Volkswagen Components and Services, Kaluga/Rusko, OOO Scania Leasing, Moskva/Rusko, OOO Scania Finance, Moskva/Rusko, OOO Scania Insurance, Moskva/Rusko) společností OOO ART-FINANCE, Moskva/Rusko, kterou podporuje ruský prodejce AO Avilon Automotive Group, Moskva/Rusko. Po registraci transakce v témže měsíci došlo k převodu vlastnictví podílů společnosti Volkswagen Group Rus z prodávajícího na kupujícího. Transakce zahrnuje výrobní závody v Kaluze, síť importérů koncernových značek Volkswagen osobní vozy, Volkswagen užitkové vozy, Audi, Škoda, Bentley, Lamborghini a Ducati pro případné poprodejní aktivity a skladové aktivity, jakož i aktivity v oblasti finančních služeb Scania se všemi souvisejícími zaměstnanci.

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, bankovníctví, 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.

i 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 2023 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. Novela zákona (§ 118a AktG) umožňuje, aby se řádná valná hromada konala bez přítomnosti akcionářů nebo jejich zmocněných zástupců v místě konání (virtuální valná hromada). Konání virtuálních valných hromad musí být upraveno ve stanovách. Na valné hromadě konané dne 10. května 2023 bylo proto rozhodnuto o změně stanov (§ 19 odst. 3) a o pověření představenstva stanovit, že valné hromady konané do pěti let od zápisu tohoto ustanovení do obchodního rejstříku se mohou konat jako virtuální 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 dividendy 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 PŘESAHOJÍCÍ 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 popsány v prohlášení koncernu o správě a řízení.

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 popsanych 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 nové 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

Světová ekonomika zaznamenala v roce 2023 pozitivní růst. Celosvětová poptávka po vozidlech byla výrazně vyšší než v předchozím roce. V náročném tržním prostředí dodal koncern Volkswagen svým zákazníkům 9,2 mil. vozů.

VÝVOJ SVĚTOVÉ EKONOMIKY

Rusko-ukrajinský konflikt vedl ke zvýšení nejistoty ohledně vývoje světové ekonomiky a přiměl velkou část společenství západních států k uvalení sankcí na Rusko, od rozsáhlých obchodních embarg až po částečné vyloučení Ruska ze světového finančního systému. Samotné Rusko jako vývozce energie omezilo dodávky plynu do Evropy. Výsledné nedostatečné zásobování vedlo zejména v roce 2022 k růstu cen na energetických a komoditních trzích. I když ceny ve vykazovaném období klesly v důsledku slábnoucí dynamiky světové ekonomiky, v některých případech zůstávají na poměrně vysoké úrovni. Jedním z dalších faktorů, který představují hrozbu v podobě pokračující vysoké inflace, jsou trendy mezd na přehřátých pracovních trzích.

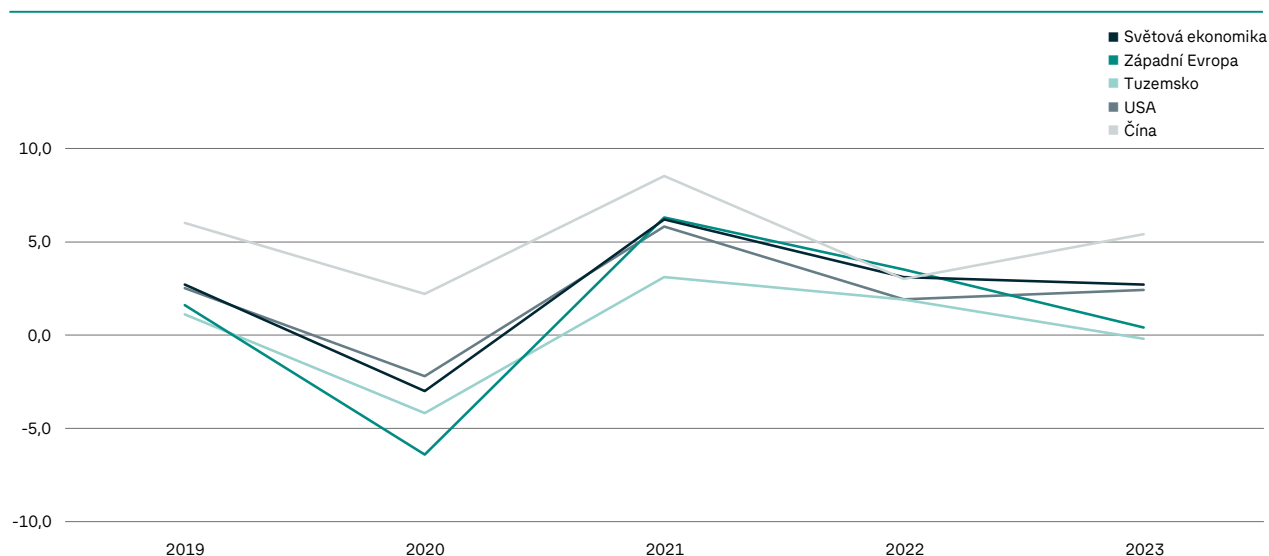
Po propadu světové hospodářské produkce v roce 2020 a počínajícím oživení v důsledku „catch-up“ efektů v roce 2021, po němž následovala další normalizace hospodářské aktivity v roce 2022 navzdory rusko-ukrajinskému konfliktu, zaznamenala světová ekonomika v roce 2023 kladný celkový růst ve výši +2,7 (+3,1) %. Zpomalení trendů ekonomiky oproti předchozímu roku bylo způsobeno především slabším růstem ve vyspělých zemích, zatímco celkové tempo změn na rozvíjejících se trzích se poněkud zvýšilo. Na vnitrostátní úrovni závisel vývoj na míře zpřísnění měnové politiky ze strany centrálních bank v zájmu omezení růstu inflace – zejména zvyšováním úrokových sazeb a snižováním objemu držených dluhopisů – které mělo negativní dopad na spotřebitelské výdaje a investice. Dalším rozhodujícím faktorem byla míra dopadu rusko-ukrajinského konfliktu na národní ekonomiku. Ceny energií a mnoha dalších surovin byly nižší než v předchozím roce a nedostatek meziproductů a komodit se poněkud zmírnil. Světový obchod se zbožím vyjádřený v nominální hodnotě se ve vykazovaném období snížil.

Evropa / ostatní trhy

Ekonomika v západní Evropě zaznamenala v roce 2023 celkově velice nízký růst na úrovni +0,4 (+3,5) %. Tento vývoj bylo možné sledovat ve mnoha zemích severní a jižní Evropy. Hlavním důvodem byl momentální a v některých případech výrazný růst cen energií a komodit, který v předchozím roce výrazně zvýšil míru inflace, a měl tak negativní dopad na důvěru spotřebitelů. Současně došlo ke zhoršení podnikatelského klimatu v průměru ve všech sektorech. Spotřebitelské výdaje i investice dále ovlivnila přijatá restriktivní opatření v oblasti měnové politiky, jejichž cílem bylo dostat pod kontrolu inflaci.

EKONOMICKÝ RŮST

Procentní změna HDP



Státy střední a východní Evropy zaznamenaly ve vykazovaném období reálný růst absolutního hrubého domácího produktu (HDP) ve výši +2,6 (+1,1) %. Zatímco hospodářská produkce ve střední Evropě zaznamenala kladný, i když poněkud méně dynamický růst ve výši +1,7 (+4,5) %, HDP v regionu východní Evropy v roce 2023 oproti předchozímu roku opět vzrostl, poprvé od vypuknutí rusko-ukrajinského konfliktu; tempo růstu dosáhlo +3,6 (-2,8) %. Míra inflace v celém regionu střední a východní Evropy ve vykazovaném období v průměru poklesla, zůstala však nadále vysoká.

V Turecku vzrostla hospodářská produkce za celý rok 2023 o +3,8 (+5,3) % při velmi vysoké inflaci a poklesu hodnoty místní měny. Jihoafrická republika vykázala ve vykazovaném období mírný růst HDP na úrovni +0,6 (+1,9) % navzdory přetrvávajícím strukturálním deficitům a politickým problémům.

Německo

Výkon německé ekonomiky zaznamenal ve vykazovaném období záporné tempo růstu ve výši -0,2 (+1,9) %. Nezaměstnanost dle údajů očištěných od sezónních vlivů v průměru vzrostla ve srovnání s předchozím obdobím. Měsíční míra inflace, která v roce 2022 dosáhla historického maxima, v průběhu roku v průměru klesla, avšak nadále zůstala relativně vysoká.

Severní Amerika

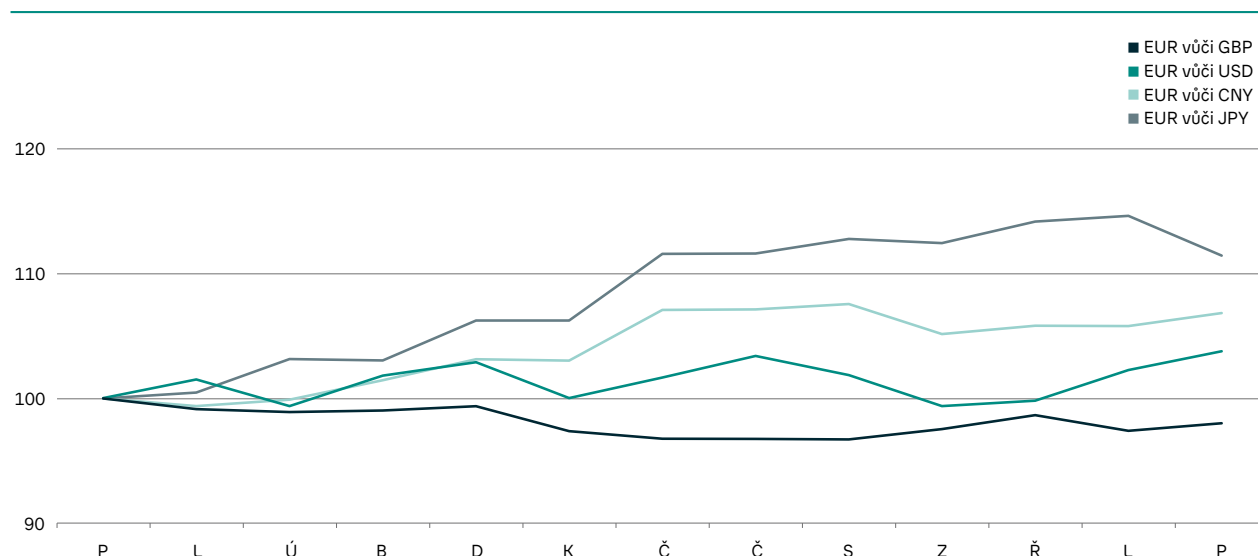
Hospodářská produkce USA vzrostla ve vykazovaném období o +2,4 (+1,9) %. Vzhledem k rostoucí inflaci a napjaté situaci na trhu práce americká centrální banka důsledně dodržovala restriktivní měnovou politiku a v průběhu vykazovaného období čtyřikrát zvýšila hlavní úrokovou sazbu. Nezaměstnanost zůstala ve vykazovaném období na nízké úrovni. V sousední Kanadě vzrostl HDP o +1,1 (+3,8) % a v Mexiku o +3,3 (+3,9) %.

Jižní Amerika

Brazilská ekonomika vykázala v roce 2023 růst HDP ve výši +3,0 (+3,1) %. Argentina zaznamenala negativní vývoj hospodářství s meziročním poklesem HDP o -1,7 (+5,0) % při současné velice vysoké inflaci a přetrvávajícím oslabení místní měny.

VÝVOJ KURZŮ OD PROSINCE 2022 DO PROSINCE 2023

Index na bázi kurzu na konci měsíce: k 31. prosinci 2022 = 100



Asijsko-pacifický region

Hospodářská produkce v Číně rostla ve vykazovaném období rychleji než v předchozím období, o +5,4 (+3,0) %, díky pozitivnímu dopadu zrušení strategie nulové tolerance covidu („zero-Covid“) čínskou vládou. Indie zaznamenala výrazný růst na úrovni +6,9 (+7,3) %. Japonsko zaznamenalo růst na úrovni +1,9 (+0,9) % ve srovnání s minulým obdobím.

VÝVOJ TRHŮ S OSOBNÍMI VOZY A LEHKÝMI UŽITKOVÝMI VOZY

V účetním období roku 2023 činil objem celosvětového trhu osobních automobilů 76,6 mil. vozidel, což je výrazně vyšší výsledek než v předchozím období. Většina trhů zaznamenala růst, který lze vedle slabších výsledků minulého roku přičíst zejména zmírnění problémů v oblasti nedostatečného zásobování a narušení globálních dodavatelských řetězců, které vedlo ke zlepšení dostupnosti vozů. Zatímco situace v dodávkách meziproduktů se ve srovnání s rokem 2022 zlepšila, trend nových registrací vozidel na jednotlivých trzích na konci minulého roku zpomalil, částečně v důsledku rusko-ukrajinského konfliktu a „pull-forward“ efektů vyvolaných ukončením státních dotací.

Významný nebo silný růst byl obecně zaznamenán na trzích v západní Evropě, střední a východní Evropě, na Blízkém východě a v Severní Americe. Trhy v regionu Jižní Ameriky dosáhly o něco vyšších výsledků a trhy v asijsko-pacifickém regionu výrazně vyšších výsledků než v předchozím roce. Trh v Africe mírně zaostal za objemem předchozího roku.

Celosvětový počet nových registrací lehkých užitkových vozidel se ve vykazovaném období pohyboval na úrovni minulého období (-0,2 %).

Podmínky specifické pro dané odvětví

Specifické prostředí daného odvětví bylo vedle opatření fiskální politiky výrazně ovlivněno ekonomickou situací, která přispěla ke smíšeným trendům v počtu prodaných vozů na příslušných trzích v právě ukončeném účetním období. Navzdory poklesu reálné kupní síly na mnoha místech a stagnaci cen vozidel na vysoké úrovni se podařilo snížit objem nevyřízených objednávek díky zvýšené celosvětové dostupnosti vozidel. 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 ve vykazovaném období výrazně vzrostl počet nových registrací osobních vozů ve srovnání se slabou úrovní minulého období, a to o 13,8 % na 11,6 mil. vozidel. Výkonnost všech velkých trhů s osobními automobily byla v účetním období roku 2023 pozitivní: Francie (+16,1 %), Spojené království (+17,9 %), Itálie (+18,8 %) i Španělsko (+15,8 %) výrazným způsobem překročily úroveň dosaženou v předchozím roce.

Počet nových registrací lehkých užitkových vozidel v západní Evropě byl výrazně vyšší než v předchozím období, s nárůstem o 16,3 %.

Objem trhu s osobními vozy v regionu střední a východní Evropy se v účetním období roku 2023 po velmi silném poklesu v předchozím období výrazně zvýšil, a sice o 23,6 % na 2,3 mil. vozidel. Také na jednotlivých trzích střední Evropy se prodej pohyboval v kladných číslech. Výrazný růst zaznamenala Česká republika – o 15,3 % a Polsko – o 13,0 %.

Objem trhu s lehkými užitkovými vozy ve střední a východní Evropě byl ve vykazovaném období výrazně vyšší než v předchozím období (+7,3 %).

Objem trhu s osobními automobily v Turecku vzrostl ve vykazovaném období o více než 50 % oproti předchozímu roku. V Jihoafrické republice skončil růstový trend, který přetrvával od roku 2021, a počet osobních vozů mírně poklesl o 3,8 %.

Počet nově registrovaných lehkých užitkových vozidel ve vykazovaném období byl v Turecku velice výrazně vyšší (+38,1 %) a v Jihoafrické republice výrazně vyšší (+16,5 %) než v roce 2022.

Německo

Celkový počet 2,8 mil. nových registrací osobních automobilů v Německu v účetním období roku 2023 představoval výrazné zvýšení oproti slabé úrovni předchozího roku (+7,3 %). Zmírnění problémů v oblasti nedostatečného zásobování a narušení globálních dodavatelských řetězců vedlo ke zvýšení dostupnosti vozidel a umožnilo snížit objem nevyřízených objednávek z předchozího roku. Počet vyrobených osobních automobilů vzrostl o 18,3 % na 4,1 mil. vozů a vývoz osobních automobilů vzrostl o 17,5 % na 3,1 mil. kusů.

Počet prodaných lehkých užitkových vozidel v Německu ve vykazovaném období výrazně vzrostl oproti roku 2022 (+15,7 %).

Severní Amerika

18,6 mil. kusů prodaných osobních vozů a lehkých užitkových vozů (do 6,35 tuny) v regionu Severní Ameriky v účetním období 2023 představovalo výrazné zvýšení ve srovnání s předchozím rokem (+13,1 %). Růst trhu v USA, který se zvýšil o 12,3 % na 15,6 mil. vozů, byl mírně pod průměrem tohoto regionu. Kanadský automobilový trh zaznamenal ve vykazovaném období rovněž značný nárůst, a to na 1,7 mil. prodaných vozů (+12,5 %), zatímco počet nově registrovaných osobních vozů a lehkých užitkových vozů v Mexiku zaznamenal velice výrazný meziroční nárůst o 25,1 % na 1,4 mil. vozidel.

Jižní Amerika

V regionu Jižní Ameriky byl počet registrací nových osobních vozů a lehkých užitkových vozů ve vykazovaném období mírně vyšší než v předchozím roce a činil 3,7 mil. kusů, a pokračoval tak v pozitivním trendu růstu započatém v roce 2021. V Brazílii byl počet registrací nových vozidel výrazně vyšší než v předchozím roce, a to 2,2 mil. kusů (+11,0 %). Na argentinském trhu stoupla poptávka po osobních automobilech a lehkých užitkových vozech ve vykazovaném období velice výrazně, a to o 11,7 % na 425 tis. kusů.

Asijsko-pacifický region

V asijsko-pacifickém regionu byl počet prodaných osobních automobilů v účetním období roku 2023 výrazně vyšší než v předchozím roce a činil 36,2 mil. kusů (+6,6 %). Zvýšená poptávka po osobních automobilech v daném regionu byla dána především trendem na čínském trhu s osobními automobily. Zde na konci roku 2022 vypršela platnost státních dotací a motivačních programů, což způsobilo „pull-forward“ efekt v oblasti nákupu vozidel a následně vedlo ke snížení počtu registrací vozidel na začátku roku 2023. Od té doby se poptávka zotavila,

částečně v důsledku slev a pokračujících regionálních motivačních programů, při současném zintenzivnění konkurence. Celkově dosáhl objem poptávky v Číně 22,2 mil. kusů (+5,5 %), což je výrazně vyšší úroveň než v předchozím roce. Také v Indii výrazně vzrostl prodej osobních automobilů, a to meziročně o 9,9 % na 4,0 mil. kusů. Nové registrace na japonském trhu osobních automobilů ve vykazovaném období výrazně vzrostly oproti předchozímu roku, a to na 4,0 mil. kusů (+15,4 %).

Objem poptávky po lehkých užitkových vozidlech v asijsko-pacifickém regionu byl v roce 2023 znatelně pod úrovní předchozího roku (-7,1 %). Objem registrací v Číně, dominantním trhu v daném regionu a největším trhu na světě, zaznamenal mírný nárůst o 1,4 % ve srovnání s předchozím rokem. Počet registrací nových vozidel v Indii byl mírně pod úrovní předchozího roku (-3,8 %); v Japonsku byl tento počet o něco vyšší než v předchozím roce (+4,2 %).

VÝVOJ TRHŮ S UŽITKOVÝMI VOZIDLY

Poptávka po středních a těžkých nákladních vozidlech s celkovou hmotností nad 6 t vykazovala v účetním období roku 2023 na trzích, které jsou pro koncern Volkswagen relevantní, znatelný nárůst oproti srovnávacímu období (+8,5 %). Globální trhy s nákladními vozidly výrazně vzrostly, a to zejména díky oživení čínského trhu po ukončení strategie nulové tolerance covidu v Číně.

Ve 27 členských státech EU mimo Maltu, ale včetně Velké Británie, Norska a Švýcarska (EU27+3), se počet nových registrací nákladních vozidel oproti minulému roku zvýšil o výrazných 15,1 % na celkových 387 tis. vozidel. Růst byl patrný na celé řadě trhů s nákladními vozidly v daném regionu, nicméně dosahoval rozdílné intenzity. Znatelné oživení trhu zaznamenané v roce 2022 se během vykazovaného období zrychlilo a dosáhlo významné úrovně růstu. Nové registrace v Německu, které je největším trhem v tomto regionu, významně překročily úroveň předchozího roku (+23,6 %). Velká Británie zaznamenala výrazný nárůst o 13,6 % a poptávka ve Francii byla také výrazně vyšší než v předchozím roce (+10,7 %). Turecko zaznamenalo o 17,8 % více nových registrací, což představuje výrazný nárůst. Také na jihoafrickém trhu poptávka výrazným způsobem stoupla (+9,3 %). 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, se počet nových registrací pohyboval výrazně (+9,7 %) nad srovnávací hodnotou minulého účetního období. V Brazílii, která je největším trhem v regionu Jižní Ameriky, byla poptávka po nákladních vozidlech ve vykazovaném období výrazně nižší než v předchozím roce (-16,5 %) v důsledku zavedení nové emisní normy na začátku roku 2023.

Na autobusových trzích, které jsou pro koncern Volkswagen relevantní, poptávka výrazně převýšila úroveň dosaženou v předchozím roce (+23,2 %). Celková poptávka po autobusech na trzích EU27+3 ve sledovaném období výrazně vzrostla oproti předchozímu roku (+18,7 %), přičemž situace v jednotlivých zemích se lišila. Segment školních autobusů v USA a Kanadě zaznamenal ve srovnání s předchozím rokem znatelný růst (+22,6 %). V Mexiku byla poptávka po autobusech mnohem vyšší než v předchozím roce (+70,3 %). V Brazílii byla poptávka rovněž o hodně vyšší než v předchozím roce (+17,7 %).

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 dosáhl v roce 2023 podobné úrovně jako v předchozím roce. Poptávka v oblasti obchodní lodní dopravy byla většinou stabilní navzdory vyšším cenám lodí a dlouhým čekacím lhůtám v důsledku vysoké míry využití doků. V tomto segmentu zaznamenal pozitivní trend zejména trh tankerů, zatímco trh kontejnerových lodí, tankerů LNG a lodí pro přepravu volně loženého nákladu zaznamenal meziroční pokles. Trh s výletními loděmi zůstal celkově na stabilní úrovni díky pozitivnímu vývoji v posledním čtvrtletí vykazovaného období. Naproti tomu trh s osobními lodními trajekty se zůžil. Speciální trh se státními loděmi financovaný státem byl vzhledem k současné geopolitické situaci nadále aktivní. Na námořním trhu přetrvávala i v roce 2023 nejistota ohledně budoucích předpisů v oblasti paliv a emisí, ale obecně se potvrdil jasný trend směrem k novým palivovým technologiím. Vzhledem k přetrvávající nejistotě ohledně budoucích paliv vzrostla poptávka po dvoupalivových motorech a modernizovaných motorech (tzv. retrofitech), zejména na trhu s dvoudobými motory.

Trh s výrobou energie byl v roce 2023 zdrženlivý, zejména v Evropě. Důvodem byly problémy s dodávkami plynu a fakt, že tvůrcům politik se stále nepodařilo finalizovat rámec pro budoucí provoz elektráren. Současné zaměření na rozšiřování obnovitelných zdrojů energie se odrazilo v potenciálu poptávky po zařízeních pro vyrovnávání sítě. Tato zařízení se používají k uspokojení energetických požadavků případně, že podíl obnovitelných zdrojů energie není dostatečný k zajištění bezpečných dodávek. Velmi pozitivní trend byl zaznamenán v poptávce po zařízeních umožňujících přeměnu přebytečné energie na metan. V segmentu motorů neustále roste poptávka po flexibilních dvoupalivových motorech. Na trhu je též zřejmá poptávka po motorech, které lze přestavět tak, aby mohly využívat syntetická paliva, jako je vodík a zelený amoniak. Stále přetrvávala silná poptávka po nových energetických řešeních, jako je vodík a dlouhodobé skladování energie, a jasný trend směrem k větší flexibilitě a decentralizované dostupnosti. Ve vykazovaném období se však nepodařilo zmírnit rizika pokračující nestability tržních cen a problémů dodavatelských řetězců, ani silný konkurenční a cenový tlak.

Na trhu s turbínovými stroji došlo k většímu pohybu než v předchozím roce. Ceny surovin byly i nadále vysoké, což vedlo k trvalé poptávce po výrobních zařízeních s turbokompresory v surovinovém a zpracovatelském průmyslu. Prodej turbokompresorů pro těžbu ropy a zemního plynu se meziročně zvýšil, k čemuž přispěly trvale vysoké nároky na bezpečnost dodávek, stejně jako objem dosud nerealizovaných investic. Pokud jde o nová odvětví podnikání, v oblasti dekarbonizace došlo k meziročnímu nárůstu prodeje turbínových strojů. Poptávka po parních turbínách využívaných k výrobě elektřiny a plynových turbínách používaných pro decentralizovaná průmyslová zařízení na kombinovanou výrobu elektřiny a tepla byla nižší než v předchozím roce.

Poprodejní trh pro motory v námořní dopravě a pro energetický sektor byl v roce 2023 na stejné 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 pro automobilový průmysl byla v účetním období roku 2023 vysoká; vyšší úrokové sazby však způsobily tlak na poptávku po finančních službách téměř ve všech regionech.

Evropský trh s osobními automobily byl ve vykazovaném období stále pod vlivem nedostatečného zásobování. Dodávky vozidel se nicméně zvýšily a přesáhly úroveň minulého roku. Rostla také poptávka po produktech finančních služeb; objem těchto služeb vyjádřený v poměru k dodávkám vozidel však byl nižší než v roce 2022. Pozitivní trend financování ojetých vozidel pokračoval i nadále. Nadále se rozšiřoval prodej poprodejních produktů, jako je servis, údržba a náhradní díly.

V Německu byly prodej vozidel i finanční služby ovlivněny přetrvávajícími problémy v oblasti dodávek dílů pro výrobu vozidel a logistických řetězců. Nárůst dodávek nových vozidel však přesto vedl k vyššímu objemu zakázek v roce 2023. Penetrace nových vozidel však byla oproti srovnatelné hodnotě za rok 2022 nižší. Nové zakázky na ojetá vozidla byly na stejné úrovni jako v předchozím roce. Počet nových poprodejních smluv se ve vykazovaném období zvýšil a překročil úroveň zaznamenanou v roce 2022.

Turecký trh zažíval značnou volatilitu. Kombinace prudkého zvyšování úrokových sazeb, slabé měny, trvale vysoké inflace a náročného prostředí refinancování omezovala úvěrovou činnost. Ojeté automobily i přes první známky poklesu cenové hladiny nadále dosahovaly vysokých cen.

V Jihoafrické republice zůstaly financované nákupy vozidel na poměrně nízké úrovni v důsledku utlumených hospodářských podmínek, vyšších cen vozidel a zvýšených cen energií. Inflace se však zmírnila poté, co Jihoafrická centrální banka, která od listopadu 2021 desetkrát za sebou zvýšila úrokové sazby, již k dalšímu zvyšování nepřistoupila.

Trhy v regionu Severní Ameriky se v roce 2023 vyvíjely celkově pozitivně ve srovnání s předchozím rokem a poptávka po vozidlech rostla. Navzdory vyšším úrokovým sazbám byla penetrace nových vozidel v USA a Kanadě také nad úrovní předchozího roku, zejména v oblasti leasingu.

V Mexiku se naopak snížila penetrace leasingových a finančních smluv. Počet nových smluv na poprodejní produkty se meziročně zvýšil v celém regionu.

V regionu Jižní Ameriky pokračoval pozitivní trend růstu počtu prodaných nových vozidel. Trh finančních služeb těžil ze zvýšeného počtu dodávek a byl zaznamenán i nárůst počtu smluv o financování. V Argentině byl objem smluv o financování stabilní navzdory náročným makroekonomickým podmínkám. V Brazílii počet nových smluv vzrostl díky široké nabídce atraktivních finančních služeb. Vzrostl také počet uzavřených smluv na předplatné vozidel.

Čínský automobilový trh zaznamenal nárůst poptávky po elektrifikovaných a ojetých vozech. To následně ovlivnilo i poptávku po finančních službách v automobilovém průmyslu. Zároveň se na trhu prosazují banky s atraktivními produkty. V Japonsku bylo možné pozorovat pozitivní trend poptávky po finančních službách v automobilovém průmyslu díky větší dostupnosti vozidel. Klíčovými rysy tohoto trhu byly úrokové sazby, které byly v mezinárodním srovnání relativně nízké, a atraktivní nabídka finančních služeb na mnoha místech.

Objem finančních služeb na trhu těžkých užitkových vozidel se v účetním období roku 2023 oproti předchozímu roku mírně zvýšil. Dlouhé dodací lhůty užitkových vozidel se postupně začínají vracet k normálu. Zákazníci na trhu užitkových vozidel v důsledku růstu úrokových sazeb změnili své úvěrové návyky: rozhodnutí o financování se více přibližuje k okamžiku dodání vozidla, protože zákazníci počítají s poklesem úrokových sazeb.

NOVÉ MODELÝ KONCERNU V ROCE 2023

Koncern Volkswagen nabízí díky široké paletě produktů téměř ve všech významných segmentech a typech karoserií možnost vybrat si vozidlo, které odpovídá potřebám konkrétního zákazníka. V účetním období roku 2023 jsme tuto nabídku doplnili o další atraktivní vozidla. Kromě důsledného rozšiřování portfolia plně elektrických či hybridních vozidel jsme uvedli na trh i lákavé modely z oblasti klasických vozidel se spalovacími motory.

Značka Volkswagen osobní vozy rozšířila v roce 2023 své portfolio plně elektrických vozů o další produktovou řadu s novým sedanem ID.7, který získal titul „Německé auto roku 2024“. Druhá generace vozu ID.3 dostala rozsáhlý facelift a modernizací prošel i model Touareg. V Číně byly uvedeny na trh vozidel s konvenčními pohonnými systémy modernizované modely Tharu a T-Roc. Nabídku nových vozů završily nový sedan Lavida XR a plně elektrický model ID.7 VIZZION. Ve Spojených státech prošlo modernizací SUV Atlas. V Brazílii byl na trh uveden model Track, mimořádně atraktivní základní model významné řady Polo.

Značka Volkswagen užitkové vozy v roce 2023 rozšířila svou plně elektrickou produktovou řadu ID.Buzz o model ID.Buzz Pro a ID. Buzz Cargo pro komerční použití.

Značka Audi uvedla na trh ve vykazovaném období model Q8 e-tron, nástupce průkopnického elektrického vozu Audi e-tron. Z vozidel s konvenčním pohonem se modernizace dočkaly také modelové řady A6 a A7 a Q8.

Značka Bentley zakončila svou řadu Mulliner uvedením střežního luxusního modelu Bentayga EWB Mulliner. Modernizovány byly modelové řady Continental GT, Flying Spur a Bentayga. K dostání byl také přísně omezený počet nových vozů Grand Tourer Bentley Batur.

Značka Lamborghini představila model Revuelto, svůj první hybridní supersportovní vůz. Na trh přišel také Huracán Sterrato.

Porsche v roce 2023 rozšířilo svou řadu 911 o nové modely Carrera T a Dakar. Třetí generace SUV Cayenne se dočkala rozsáhlé modernizace, a počet hybridních vozů v dané produktové řadě se tak zvýšil na tři modely.

Skupina TRATON se v roce 2023 pustila do elektrifikace a digitalizace své modelové řady.

Společnost Scania zavedla plně elektrická řešení pro regionální distribuční dopravu s využitím bateriových článků vyvinutých ve spolupráci se společností Northvolt. Na trh byl také uveden Smart Dash, nový digitální kokpit od společnosti Scania.

Společnost Navistar provedla elektrifikaci americké školní dopravy díky školnímu autobusu CE od IC Bus.

Společnost Volkswagen Truck & Bus v roce 2023 přizpůsobila své modely nové brazilské legislativě regulující emise a uvedla na trh eDelivery, své první vozidlo s nulovými emisemi v Jižní Americe.

Značka Ducati představila nové modely Panigale V4 R, Monster SP a Multistrada V4 Rally. Modely Streetfighter a Diavel jsou nyní k dispozici také jako V4. Druhá generace rodiny Scrambler představila tři nové modely: Icon, Full Throttle a Nightshift.

DODÁNÍ VOZIDEL KONCERNEM VOLKSWAGEN

Koncern Volkswagen dodal v účetním období roku 2023 zákazníkům na celém světě 9 239 512 vozidel. Bylo to o 11,8 %, tj. 976 751 kusů, více než v předchozím období, který doplatil zejména na omezenou dostupnost koncernových modelů způsobenou přetrvávajícím nedostatkem polovodičů a rusko-ukrajinský konflikt. Ve vykazovaném období se nadále projevoval nepříznivý vliv problémů v oblasti dodávek dílů. Narušení logistických řetězců pak mělo další negativní vliv, který se však v průběhu roku zmírnil. Prodej osobních i užitkových vozů meziročně vzrostl. Dále následuje samostatný komentář týkající se dodání vozidel složkou osobních automobilů, resp. dodání vozidel složkou užitkových vozidel.

DODÁNÍ VOZIDEL KONCERNEM VOLKSWAGEN¹

	2023	2022	%
Osobní automobily	8 901 338	7 957 274	+11,9
Užitková vozidla	338 174	305 487	+10,7
Celkem	9 239 512	8 262 761	+11,8

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

DODÁNÍ VOZIDEL SLOŽKOU OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ GLOBÁLNĚ

Koncern Volkswagen je svými značkami osobních vozů zastoupen na všech relevantních automobilových trzích světa. Ke klíčovým odbytištím aktuálně patří západní Evropa, Čína, USA, Brazílie, Turecko, Mexiko, Polsko a Česká republika.

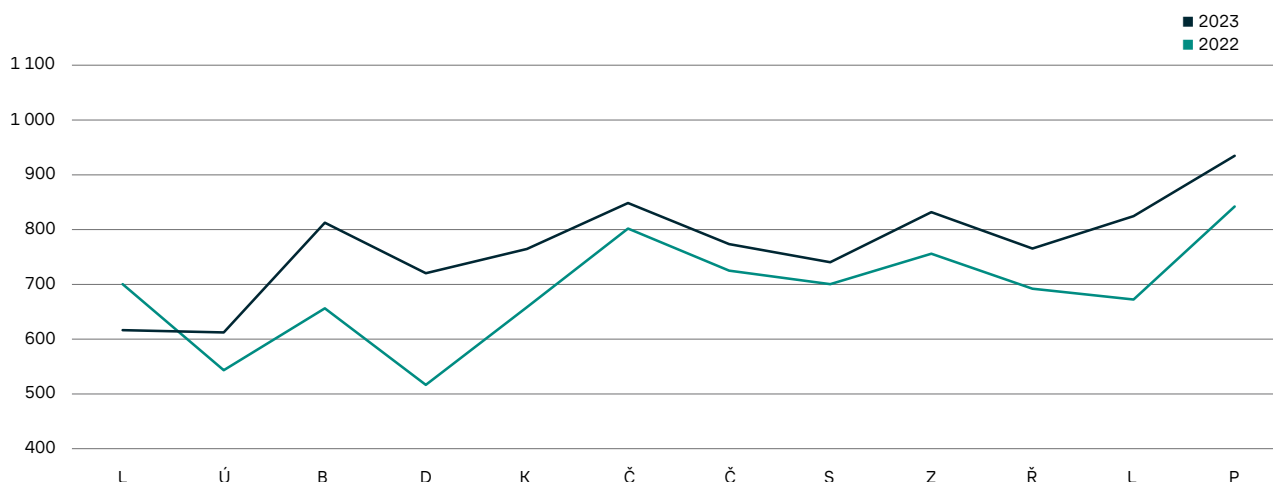
Počet prodaných osobních vozidel a lehkých užitkových vozidel koncernu Volkswagen v účetním období roku 2023 celosvětově stoupl na 8 901 338 kusů. Bylo to o 11,9 %, tj. 944 064 kusů, více než v předchozím období, který doplatil zejména na omezenou dostupnost koncernových modelů způsobenou přetrvávajícím nedostatkem polovodičů a rusko-ukrajinský konflikt. Ve vykazovaném období se nadále projevoval nepříznivý vliv problémů v oblasti dodávek dílů. Narušení logistických řetězců pak mělo další negativní vliv, který se však v průběhu roku zmírnil. S výjimkou značky Bentley dodaly všechny značky koncernu Volkswagen zákazníkům více vozů než v předchozím roce. Vykázali jsme zvýšený počet dodávek zákazníkům na všech důležitých individuálních trzích i ve všech prodejních regionech po celém světě.

Nadále úspěšně pokračovala kampaň koncernu zaměřená na propagaci elektromobility; ve vykazovaném období jsme zákazníkům po celém světě dodali 771 062 plně elektrických vozidel. Bylo to o 198 590 kusů, resp. o 34,7 %, více než v minulém účetním období. Podíl těchto vozů na celkových dodávkách koncernu vzrostl na 8,3 (6,9) %. Zákazníkům bylo dále dodáno 256 449 plug-in hybridních modelů (+4,4 %). Celkové dodávky elektromobilů vzrostly o 25,6 % a jejich podíl na celkových dodávkách koncernu se meziročně zvýšil na 11,1 (9,9) %. K nejúspěšnějším čistě elektrickým vozům koncernu patřily modely ID.4 a ID.3 značky Volkswagen osobní vozy, Škoda Enyaq iV, CUPRA Born, ID.Buzz značky Volkswagen užitkové vozy, Audi Q4 e-tron a Audi Q8 e-tron, a Porsche Taycan a Taycan Cross Turismo.

Na světovém trhu, který zaznamenal citelný růst, jsme dosáhli podílu na trhu osobních automobilů ve výši 11,1 (11,0) %.

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.

Dodání vozidel v Evropě/ na ostatních trzích

V západní Evropě dodal koncern Volkswagen v roce 2023 zákazníkům 3 141 434 vozidel na trhu, který vykazoval významný růst. Bylo to o 20,1 % více než v předchozím nepříliš úspěšném roce, který doplatil zejména na omezenou dostupnost koncernových modelů způsobenou přetrvávajícím nedostatkem polovodičů a rusko-ukrajinský konflikt. Ve vykazovaném období se nadále projevoval nepříznivý vliv problémů v oblasti dodávek dílů. Narušení logistických řetězců pak mělo další negativní vliv, který se však v průběhu roku zmírnil.

Největší zájem zákazníků o elektromobily koncernu Volkswagen byl v regionu západní Evropy, kde jsme v roce 2023 dodali zákazníkům téměř tři čtvrtiny našich plug-in hybridů a více než polovinu plně elektrických modelů. V tomto regionu tvořila elektrifikovaná vozidla 19,8 (19,1) % celkových dodávek koncernu; podíl plně elektrických vozidel činil 14,0 (12,6) %. Největší objem prodeje mezi koncernovými vozidly zaznamenaly modely T-Roc, Polo, Tiguan a Golf značky Volkswagen osobní vozy. Mezi další modely, které zaznamenaly povzbudivou poptávku, patřily ID.4, Taigo, Passat Estate a ID.3 značky Volkswagen osobní vozy, Octavia Combi, Enyaq iV a Kamiq značky Škoda, Arona a Ibiza značky SEAT, CUPRA Formentor, CUPRA Born a CUPRA Leon, ID.Buzz značky Volkswagen užitkové vozy, A3 Sportback, A1 Sportback, Q2, Q3 Sportback a Q4 e-tron značky Audi, stejně jako Porsche Macan a Porsche 911 kupé. Ve vykazovaném období byly úspěšně uvedeny na trh následující nové nebo nástupnické modely: ID.3, ID.7 a Touareg značky Volkswagen osobní vozy, Audi Q8 e-tron a Porsche Cayenne. Podíl koncernu Volkswagen na trhu osobních automobilů v západní Evropě vzrostl na 24,5 (23,3) %.

V regionu střední a východní Evropy se počet vozidel předaných zákazníkům v roce 2023 meziročně zvýšil o 13,3 %. Trh jako celek zároveň zaznamenal v daném období výrazný růst objemu. U řady modelů se poptávka vyvíjela povzbudivě, včetně modelů Taigo značky Volkswagen osobní vozy a vozů Škoda Octavia a Škoda Kamiq. Podíl koncernu Volkswagen na trhu osobních automobilů v regionu střední a východní Evropa klesl na 19,4 (21,5) %.

CELOSVĚTOVÉ DODÁVKY NEJÚSPĚŠNĚJŠÍCH MODELOVÝCH ŘAD KONCERNU V ROCE 2023

Vozy v tisících

Tiguan	499
Passat	490
Polo	441
Jetta	362
Q5	332
T-Roc	312
Lavida	290
Golf	289

V Turecku, kde trh s osobními vozy obecně velmi silně expandoval, dodal koncern Volkswagen zákazníkům v uplynulém účetním období o 61,6 % více vozů než v roce 2022. Nejžádanějším modelem koncernu bylo Polo od značky Volkswagen osobní vozy. Na jihoafrickém trhu se počet prodaných koncernových modelů snížil o 3,2 %, přičemž celkově zaznamenal daný trh mírný pokles. I v tomto regionu bylo nejžádanějším koncernovým modelem Polo od značky Volkswagen osobní vozy.

Dodání vozidel v Německu

V Německu se počet vozidel dodaných zákazníkům koncernu Volkswagen na trhu, který v roce 2023 celkově zaznamenal citelný růst, zvýšil o 14,4 % oproti slabému období předchozího roku, na kterém se podepsala zejména omezená dostupnost koncernových modelů v důsledku přetrvávajícího nedostatku polovodičů a rusko-ukrajinský konflikt. Ve vykazovaném období se nadále projevoval nepříznivý vliv problémů v oblasti dodávek dílů. Narušení logistických řetězců pak mělo další negativní vliv, který se však v průběhu roku zmírnil.

Největší prodejní objemy mezi koncernovými vozidly zaznamenaly modely T-Roc, Golf, Passat a Tiguan značky Volkswagen osobní vozy. Povzbudivou poptávku zaznamenaly také modely jako ID.4 a ID.5 značky Volkswagen osobní vozy, Octavia Combi a Enyaq iV značky Škoda, Arona, CUPRA Born a CUPRA Leon značky SEAT, ID.Buzz značky Volkswagen užitkové vozy a modely A4 Avant, Q2, Q4 e-tron a A1 Sportback značky Audi. 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, Audi A6, Multivan/Transporter a Porsche 911. Model Golf byl v roce 2023 z hlediska počtu registrací opět nejoblíbenějším osobním automobilem v Německu.

Dodání vozidel v Severní Americe

V Severní Americe se počet modelů koncernu Volkswagen dodaných zákazníkům ve vykazovaném období meziročně zvýšil o 18,4 %; celkově tento trh zaznamenal výrazný růst. Podíl čistě elektrických vozidel na celkových dodávkách koncernu se v tomto regionu zvýšil na 8,5 (5,9) %. Nejžádanějšími koncernovými modely v Severní Americe byly Tiguan Allspace a Taos značky Volkswagen osobní vozy, a dále Audi Q5. Ve vykazovaném období byly úspěšně uvedeny na trh následující nástupnické modely: Atlas značky Volkswagen osobní vozy, Audi Q8 e-tron a Porsche Cayenne. Podíl koncernu na trhu v tomto regionu činil 4,8 (4,6) %.

V účetním období roku 2023 dodal koncern Volkswagen zákazníkům na výrazně expandujícím americkém trhu o 13,3 % více vozů než v předchozím roce, ve kterém se nepříznivě projevily zejména výpadky v dodávkách dílů. Mezi modely koncernu, které zaznamenaly největší nárůst v absolutních číslech, patřily ID.4 značky Volkswagen osobní vozy a Audi Q5 a Audi Q7. Povzbudivě si vedl mimo jiné Atlas značky Volkswagen osobní vozy, dále Audi Q4 e-tron a Porsche Macan. Počet plně elektrických vozidel dodaných zákazníkům v USA se ve srovnání s minulým účetním obdobím zvýšil o 60,8 % na 71 041 kusů.

V Kanadě se ve vykazovaném období počet vozidel dodaných zákazníkům koncernu Volkswagen oproti roku 2022 zvýšil o 28,1 %. Trh jako celek zároveň vykázal v daném období výrazný růst. Koncernovými modely s nejvyšší poptávkou byly Tiguan Allspace a Taos značky Volkswagen osobní vozy spolu s modelem Audi Q5.

Na trhu v Mexiku, který celkově vykazoval výrazný růst, jsme ve vykazovaném účetním období prodali zákazníkům o 37,3 % více vozů než v předchozím účetním období. Povzbudivě se rozvíjela poptávka mimo jiné po modelech Taos, Virtus a Jetta od značky Volkswagen osobní vozy.

Dodání vozidel v Jižní Americe

Na jihoamerickém trhu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, který mírně překročil úroveň dosaženou v předchozím roce, se počet koncernových modelů předaných zákazníkům v roce 2023 meziročně zvýšil o 17,2 %. Z koncernových vozů se prodalo nejvíce modelů Polo, T-Cross a Nivus značky Volkswagen osobní vozy. Ve vykazovaném období byl na trh úspěšně uveden model Polo Track. Podíl koncernu na trhu v Jižní Americe se zvýšil na 12,6 (11,1) %.

Na brazilském trhu, který si vedl výrazně lépe než v předchozím roce, dodal koncern Volkswagen svým zákazníkům ve vykazovaném období o 28,4 % více vozů. Obzvláště povzbudivý byl vývoj prodeje modelů Polo, Saveiro a Virtus značky Volkswagen osobní vozy.

V Argentině se počet vozidel koncernu Volkswagen dodaných zákazníkům v roce 2023 meziročně zvýšil o 20,0 %, přičemž celkově tento trh vykazoval výrazný růst. Nejvyšší počet prodaných vozidel ze všech modelů koncernu zaznamenaly Taos značky Volkswagen osobní vozy a Amarok značky Volkswagen užitkové vozy.

Dodání vozidel v asijsko-pacifickém regionu

V uplynulém účetním období zaznamenal koncern Volkswagen na celkově výrazně rostoucím trhu v regionu Asie a Tichomoří zvýšení počtu vozidel dodaných zákazníkům o 2,3 % ve srovnání s rokem 2022. Podíl koncernu na trhu osobní automobilů v tomto regionu činil 9,9 (10,3) %.

V Číně zaznamenal celkový objem trhu rovněž citelný nárůst ve srovnání s předchozím rokem, který byl negativně ovlivněn výpadky dodávek dílů, zejména polovodičů, a místními opatřeními v podobě lockdownů, jejichž cílem bylo omezit šíření viru SARS-CoV-2. Koncern Volkswagen zde dodal svým zákazníkům o 1,6 % více vozů než v roce 2022. Kromě výpadků v dodávkách dílů mělo ve vykazovaném období negativní dopad zintenzivnění konkurence, zejména v oblasti elektrifikovaných vozidel. Počet plně elektrických vozidel dodaných zákazníkům v Číně dosáhl 191 781 kusů, což představuje meziroční zvýšení o 23,2 %. Podíl těchto vozů na celkových dodávkách koncernu v Číně vzrostl na 5,9 (4,9) %. Největší objem prodeje mezi koncernovými vozy vykázaly modely Lavida, Sagitar, Passat a Magotan značky Volkswagen osobní vozy a Audi A6. Povzbudivý nárůst poptávky zaznamenaly také modely Tiguan Allspace, Tyron, ID.3 a Tavendor od značky Volkswagen osobní vozy a Q4 e-tron, sedan A7, Q7, Q5 e-tron a Q6 od značky Audi. Ve vykazovaném období byly jako nové nebo nástupnické vozy uvedeny na trh mimo jiné modely Tharu, T-Roc, Lavida XR a ID.7 VIZZION značky Volkswagen osobní vozy, Audi Q3 a Porsche Cayenne.

Na indickém trhu osobních automobilů, který vykazoval citelný růst, zaznamenal koncern Volkswagen v účetním období roku 2023 meziroční nárůst poptávky o 4,0 %. Nejžádanějšími koncernovými modely na tomto trhu byly Taigun značky Volkswagen osobní vozy a nový Kushaq značky ŠKODA. Vedle toho se povzbudivě zvýšila poptávka po modelech Virtus od značky Volkswagen osobní vozy a Kodiaq od značky Škoda, které byly uvedeny na trh jako nové nebo nástupnické modely v předchozím roce.

V Japonsku se v roce 2023 počet koncernových vozidel dodaných zákazníkům zvýšil meziročně o 7,4 % na trhu, který si obecně vedl výrazně lépe než v předchozím roce. Největší prodejní objemy mezi koncernovými vozidly zaznamenaly modely T-Roc, Golf a T-Cross značky Volkswagen osobní vozy.

POČTY VOZIDEL DODANÝCH SLOŽKOU OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ ZÁKAZNÍKŮM PODLE TRHŮ¹

	POČTY DODANÝCH VOZIDEL		ZMĚNA
	2023	2022	(%)
Evropa / ostatní trhy	3 953 397	3 297 388	+19,9
Západní Evropa	3 141 434	2 615 863	+20,1
z toho: Německo	1 141 418	998 000	+14,4
Francie	263 643	211 430	+24,7
Velká Británie	489 088	377 449	+29,6
Itálie	269 479	223 864	+20,4
Španělsko	232 483	192 310	+20,9
Střední a východní Evropa	474 357	418 513	+13,3
z toho: Česká republika	123 471	103 223	+19,6
Rusko	3 504	41 864	-91,6
Polsko	140 518	112 389	+25,0
Ostatní trhy	337 606	263 012	+28,4
z toho: Turecko	166 001	102 735	+61,6
Jihoafrická republika	69 150	71 437	-3,2
Severní Amerika	899 652	759 791	+18,4
z toho: USA	639 622	564 705	+13,3
Kanada	110 019	85 860	+28,1
Mexiko	150 011	109 226	+37,3
Jižní Amerika	465 842	397 539	+17,2
z toho: Brazílie	356 682	277 806	+28,4
Argentina	57 931	48 263	+20,0
Asijsko-pacifický region	3 582 447	3 502 556	+2,3
z toho: Čína	3 233 933	3 182 428	+1,6
Indie	101 553	97 610	+4,0
Japonsko	65 635	61 112	+7,4
Globálně	8 901 338	7 957 274	+11,9
Volkswagen osobní vozy	4 866 803	4 563 327	+6,7
Škoda	866 820	731 262	+18,5
SEAT	519 176	385 591	+34,6
Volkswagen užitkové vozy	409 406	328 572	+24,6
Audi	1 895 240	1 614 231	+17,4
Lamborghini	10 112	9 233	+9,5
Bentley	13 560	15 174	-10,6
Porsche	320 221	309 884	+3,3

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

DODÁNÍ UŽITKOVÝCH VOZIDEL

V účetním období 2023 dodal koncern Volkswagen zákazníkům celosvětově o 10,7 % více užitkových vozidel než v předchozím roce. Celkově jsme dodali zákazníkům 338 174 užitkových vozidel. Z tohoto množství tvořily 281 280 kusů (+10,6 %) nákladní vozidla a 30 267 kusů (+2,2 %) autobusy. Dodávková vozidla řady MAN TGE zaznamenala ve srovnání s předchozím rokem výrazný nárůst dodávek, a to na 26 627 kusů vozidel (+23,4 %). Vzhledem k velmi vysokému objemu nevyřízených objednávek, další stabilizaci dodavatelských řetězců a zvýšení objemu výroby došlo ve vykazovaném období k výraznému zvýšení dodávek.

Ve 27 členských státech EU bez Maltý, ale včetně Velká Británie, Norska a Švýcarska (EU27+ 3), se počet prodaných vozidel ve vykazovaném období zvýšil oproti stejnému období minulého roku o 34,8 % na celkových 155 726 kusů; z toho tvořily 123 525 kusů nákladní vozidla a 6 308 kusů autobusy. Značka MAN dodala na uvedeném trhu 25 893 dodávkových vozidel řady MAN TGE.

V Turecku bylo v účetním období 2023 dodáno 5 737 (4 413) kusů vozidel, tedy více než v předchozím roce. Z toho tvořila 5 126 kusů nákladní vozidla a 292 kusů autobusy; současně bylo dodáno 319 dodávkových vozidel řady MAN TGE. V Jihoafrické republice se počet dodaných užitkových vozidel koncernu Volkswagen oproti minulému účetnímu období zvýšil o 32,9 % na celkově 4 891 jednotky; z toho připadlo 4 407 na nákladní vozidla a 484 na autobusy.

Prodeje v Severní Americe se zvýšily ve vykazovaném období na 93 430 (82 828) vozidel, z toho připadlo 78 277 na nákladní vozidla a 15 153 na autobusy.

Počet vozidel dodaných v Jižní Americe v roce 2023 klesl na celkových 52 330 kusů (-31,3 %); z toho připadlo 46 083 na nákladní vozidla a 6 247 na autobusy. V důsledku zavedení nové emisní normy na začátku roku 2023 se prodej v Brazílii, která je největším trhem v tomto regionu, ve vykazovaném období snížily o 30,3 % na 41 578 kusů. Z dodaných kusů připadlo 36 671 na nákladní vozidla a 4 907 na autobusy.

V regionu Asie a Tichomoří prodal koncern Volkswagen ve vykazovaném období 12 057 vozidel, z toho 11 077 nákladních vozidel a 937 autobusů. Celkově to bylo o 5,4 % více než v minulém účetním období.

POČTY VOZIDEL DODANÝCH SLOŽKOU UŽITKOVÝCH VOZIDEL ZÁKAZNÍKŮM PODLE TRHŮ¹

	POČTY DODANÝCH VOZIDEL		ZMĚNA
	2023	2022	(%)
Evropa / ostatní trhy	180 357	135 063	+33,5
z toho: EU27+3	155 726	115 535	+34,8
z toho: Německo	43 711	31 642	+38,1
Turecko	5 737	4 413	+30,0
Jihoafrická republika	4 891	3 681	+32,9
Severní Amerika	93 430	82 828	+12,8
z toho: USA	73 473	66 403	+10,6
Mexiko	14 478	11 131	+30,1
Jižní Amerika	52 330	76 152	-31,3
z toho: Brazílie	41 578	59 630	-30,3
Asijsko-pacifický region	12 057	11 444	+5,4
Globálně	338 174	305 487	+10,7
Scania	96 568	85 232	+13,3
MAN	115 653	84 372	+37,1
Navistar	88 880	81 892	+8,5
Volkswagen Truck & Bus	37 073	53 991	-31,3

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 2023 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 klesly o 15,7 % oproti úrovni roku 2022. Poptávka po modelech se spalovacím motorem nebo plug-in hybridním pohonem si ve srovnání s tím vedla o něco lépe – na některých trzích, jako je Velká Británie a Španělsko, se počet objednávek meziročně zvýšil. Naopak u bateriových elektromobilů došlo k výraznějšímu poklesu objednávek oproti minulému roku. Neochota kupujících, která se projevila v celém odvětví, částečně kvůli zhoršující se ekonomické situaci a vypršení platnosti státních dotací, přispěla k nižší poptávce na klíčových trzích.

NOVÉ OBJEDNÁVKY UŽITKOVÝCH VOZIDEL

Nové objednávky středních a těžkých nákladních vozidel, autobusů a užitkových vozidel z řady dodávek MAN TGE v roce 2023 meziročně klesly o 21 % na 264 798 kusů. Převládající nejistota ohledně ekonomického vývoje a obtížnější podmínky financování vedly k normalizaci poptávky, zejména v Evropě. V Severní Americe došlo k prudkému poklesu počtu nových objednávek oproti předchozímu roku, a to především kvůli pokračujícím omezením v přijímání nových objednávek z důvodu vysokého počtu nevyřízených objednávek. V Jižní Americe byl počet nových objednávek výrazně nižší než v předchozím roce v důsledku „pull-forward“ efektů v souvislosti se zavedením nové emisní normy v Brazílii na začátku roku 2023. Také segment dodávkových vozidel řady MAN TGE zaznamenal výrazný pokles.

Počet přijatých objednávek autobusů zaznamenal meziročně znatelný pokles. Vyšší příjem objednávek byl zaznamenán v regionu EU27+3. To lze mimo jiné přičíst pokračujícímu pomalému oživení trhu autobusové dopravy. Naproti tomu počet nových objednávek v Jižní Americe byl výrazně nižší než v předchozím roce.

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 2023 činily nové objednávky v segmentu power engineeringu 5,0 (4,3) mld. €. Motory a námořní systémy a Turbínové stroje generovaly v trvale obtížném tržním prostředí více než tři čtvrtiny celkového objemu zakázek.

Například v odvětví námořní dopravy bylo v roce 2023 objednáno dvanáct motorů 32/44CR a dvacet čtyři motorů 175D pro šest lodí. V elektrárně se podařilo získat zakázky na 81 motorů a montážních setů pro 22 motorů různých typů s celkovým výkonem 1 409 MW zhotovených v režimu CKD (completely knocked down). V oblasti turbínových strojů jsme získali několik zakázek na nová zařízení v rámci přechodu na obnovitelné zdroje a dekarbonizace, například na zařízení na zachytávání a ukládání CO₂ v Nizozemsku a velké tepelné čerpadlo pro Dánsko. Další objednávka byla získána na kompresi vodíku produkovaného pomocí elektrolýzy pro účely průmyslových procesů. Zaznamenali jsme také úspěchy s dálkově ovládanými strojními vlaky v Severním moři vybavenými digitálními balíčky a velkou objednávkou na jedenáct kompresorů na plovoucím zařízení na těžbu ropy a zemního plynu.

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 Volkswagen Financial Services a finanční služby poskytované společnostmi Scania, Navistar a Porsche Holding Salzburg a týká se i smluv uzavřených našimi mezinárodními společnými podniky.

Produkty a služby divize Finančních služeb byly v účetním období 2023 vyhledávané. Poptávku však brzdila omezená dostupnost vozidel způsobená výpadky dodávek dílů a narušením logistických řetězců. Počet celosvětově nově uzavřených úvěrových, leasingových, servisních a pojišťovacích smluv se zvýšil o 11,3 % na 9,5 mil. smluv. Podíl pronajatých a úvěrovaných vozidel na počtu dodaných koncernových vozidel (míra penetrace) na trzích divize Finanční služby byl ve vykazovaném období 32,8 %, tj. na úrovni minulého roku. Celkový počet smluv k 31. prosinci 2023 činil 24,6 (24,5) mil.

Počet nově uzavřených smluv v regionu Evropa/ostatní trhy vzrostl o 12,0 % oproti předchozímu roku, tj. na 6,9 mil., přestože obor finančních služeb byl v roce 2023 poznamenán omezenou dostupností vozidel. Celkový počet smluv na konci vykazovaného období činil 18,4 (18,1) mil., což odpovídá hodnotě k 31. prosinci 2022. 7,1 (7,2) mil. těchto smluv se týkalo financování zákazníků a leasingu.

Počet nově uzavřených smluv v Severní Americe se v roce 2023 zvýšil na 1,0 (0,8) mil. Počet smluv k 31. prosinci 2023 činil 2,9 (3,0) mil., což je na stejné úrovni jako na konci předchozího roku. Oblasti financování/leasingu zákazníků se týkalo 1,6 (1,7) mil. smluv.

V regionu Jižní Ameriky bylo ve vykazovaném období uzavřeno 543 (360) tis. nových smluv. V porovnání se situací k 31. prosinci 2022 se celkový počet smluv na konci vykazovaného období zvýšil na 933 (828) tis. Smlouvy se týkaly převážně financování a leasingu poskytovaných zákazníkům.

Počet nových smluv uzavřených v asijsko-pacifickém regionu v roce 2023 klesl na 1,0 (1,2) mil., což je méně než ve srovnatelném předchozím roce. Celkový počet smluv na konci prosince 2023 činil 2,4 (2,6) mil. 1,5 (1,6) mil. těchto smluv se týkalo financování zákazníků a leasingu.

PRODEJE OBCHODNÍ ORGANIZACI

Prodeje koncernu Volkswagen obchodní organizaci se ve vykazovaném období zvýšily o 10,4 % na 9 362 441 kusů (včetně čínských společností účtovaných ekvivalenční metodou). Předchozí rok byl v tomto ohledu ovlivněn zejména omezenou dostupností vozidel v důsledku výpadků dodávek dílů způsobených nedostatkem polovodičů a rusko-ukrajinským konfliktem. Ve vykazovaném období se promítl negativní dopad přetrvávajícího omezení dodávek dílů a narušení globálních logistických řetězců vedoucí ke zpožděním, která se však v průběhu roku podařilo vyrovnat. Počet prodaných vozů mimo Německo vzrostl o 9,5 % na 8 184 399 kusů. Růst byl zaznamenán především ve Spojených státech, Velké Británii a Turecku, zatímco v Číně se prodalo méně vozidel. Počet prodaných vozů v Německu se meziročně zvýšil o 17,2 %. Tuzemský podíl na celkových prodejkách koncernu se zvýšil na 12,6 (11,9) %.

Našimi nejprodávanějšími vozy byly v loňském roce modely Tiguan, Polo, Passat, Jetta, T-Roc, Golf a T-Cross značky Volkswagen osobní vozy. Největší nárůst prodeje z hlediska počtu kusů byl zaznamenán u modelů Polo, ID.3, Jetta a Passat značky Volkswagen osobní vozy, Audi Q4 e-tron, A6 a Q5, SEAT Leon a Škoda Octavia. Výrazný nárůst vykázaly rovněž modely Porsche 911 a ID. Buzz.

VÝROBA

Koncern Volkswagen vyrobil v období od ledna do prosince 2023 9 309 273 vozidel (včetně společností v Číně účtovaných v ekvivalenci), což je o 6,8 % více než ve srovnatelném období předchozího roku, kdy byla výroba pozastavena v důsledku narušení dodavatelských řetězců způsobeného rusko-ukrajinským konfliktem a pandemií covidu-19. Výroba v účetním období roku 2023 byla ovlivněna výpadky dodávek dílů. Výroba v Německu vzrostla o 16,2 % na 1 914 368 vozů. Podíl vozidel vyrobených v Německu na celkové produkci koncernu se zvýšil na 20,6 (18,9) %.

ZÁSoby

Globální stav zásob nových vozidel v koncernových společnostech a obchodní organizaci na konci vykazovaného období překročil stav ke konci roku 2022. Vliv narušení logistických řetězců měl ve vykazovaném období i nadále negativní dopad, který se v průběhu roku zmírňoval.

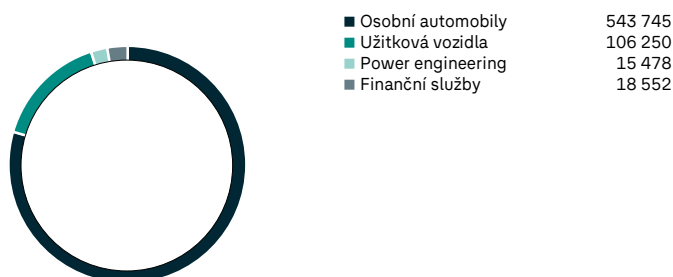
ZAMĚSTNANCI

V účetním období roku 2023 zaměstnával koncern Volkswagen včetně čínských společných podniků průměrně 678 825 zaměstnanců (meziroční nárůst +1,4 %).+ V Německu bylo zaměstnáno průměrně 296 134 osob; jejich podíl na celkovém počtu zaměstnanců koncernu ve výši 43,6 (43,3) % se pohyboval na úrovni minulého období.

K 31. prosinci 2023 se zvýšil počet aktivních zaměstnanců v koncernu Volkswagen o 1,2 % na 654 359. Navíc bylo 12 585 zaměstnanců v pasivní fázi předdůchodového modelu a 17 081 osob v učňovském poměru. Na konci vykazovaného období měl koncern Volkswagen celosvětově celkem 684 025 zaměstnanců. To představuje nárůst o 1,2 % od konce roku 2022. Počet zaměstnanců v Německu vzrostl na 298 687 osob (+1,6 %) a počet zaměstnanců mimo Německo – včetně prodeje OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga/Rusko – vzrostl na 385 338 (+0,9 %).

ZAMĚSTNANCI DLE DIVIZÍ/SEGMENTŮ

k 31. prosinci 2023



Akcie a dluhopisy

Sílicí 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

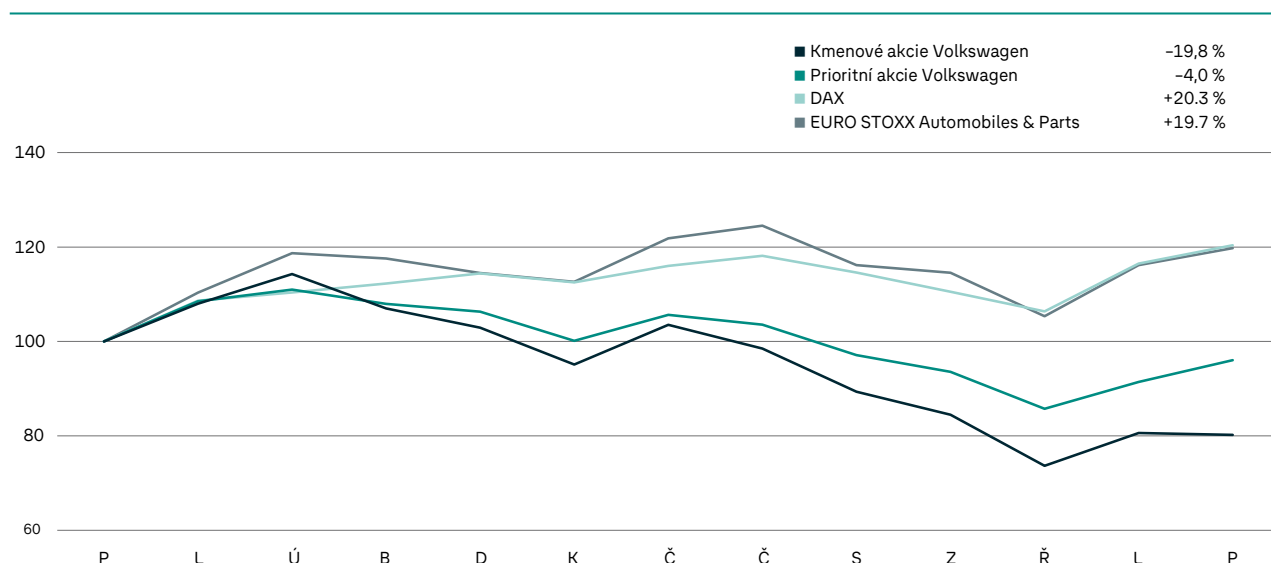
V účetním období 2023 mezinárodní akciové trhy – díky pozitivnímu ekonomickému vývoji – zpočátku pokračovaly v růstovém trendu započatém v říjnu 2022 a zaznamenaly výrazné zisky. Naděje, že národní centrální banky zmírní tempo zvyšování úrokových sazeb, se však postupem času změnila v rostoucí obavy z dalšího zvyšování sazeb s cílem udržet na uzdě trvale vysokou inflaci. Krize v mezinárodním bankovním sektoru vyvolaná vyššími úrokovými sazbami navíc hluboce zneklidnila finanční trhy; situaci mimo jiné vyostřily i debaty o dluhovém stropu ve Spojených státech. Povzbudivé ekonomické a korporátní údaje zpočátku v průběhu roku akciové trhy posílily, než se ceny znovu dostaly pod tlak. Do konce vykazovaného období se ceny v očekávání snížení úrokových sazeb v roce 2024 opět zotavily.

Německý akciový index (DAX) zažil v roce 2023 velkolepý start a zpočátku zaznamenal značné zisky oproti kurzu ke konci roku 2022. Sentiment ožil díky klesajícím cenám energií, očekávanému poklesu míry inflace a lepším ekonomickým předstihovým ukazatelům. V následujících měsících však ceny akcií zasáhlo pokračující zvyšování úrokových sazeb ze strany Evropské centrální banky v důsledku přetrvávajících vysokých inflačních tlaků. DAX nabral kurz směrem do strany. V průběhu roku měly na ceny akcií nepříznivý vliv turbulence v několika mezinárodních bankách vyvolané růstem úrokových sazeb a sporem o dluhový strop v USA. K tomu se přidaly ekonomické potíže způsobené mimo jiné údaji o hospodářském útlumu přicházejícími z Číny. Díky klesající inflaci a spekulacím o snižování úrokových sazeb se nálada na trhu v posledních obchodních týdnech vykazovaného období zlepšila, DAX v polovině prosince vystoupal na nové rekordní maximum a rok 2023 uzavřel o 20,3 % výše než v předchozím účetním období.

Kurzy prioritních a kmenových akcií společnosti Volkswagen AG se na začátku vykazovaného období vyvíjely velmi pozitivně. Solidní výsledky za účetní období 2022 zveřejněné na počátku března 2023, navržená dividenda za rok 2022 a příznivý výhled na rok 2023 vedly k dočasnému zotavení. Investiční záměry oznámené při předložení výroční zprávy přijaly kapitálové trhy kriticky vzhledem k vysokému objemu kapitálu potřebného k transformaci společnosti. Na cenu akcií působila negativně také sílicí konkurence v automobilovém průmyslu. Snižování cen ze strany konkurence zejména u elektrických vozidel a obavy ze stále agresivnější cenové politiky vyvolaly mezi investory další nejistotu. Klesající tržní podíly v Číně a hodnocení účastníků trhu ohledně vysoké závislosti koncernu na vývoji v této zemi rovněž nepříznivě ovlivnily cenu akcií. Očekávání klesajících marží v automobilovém průmyslu a nižší poptávka po elektromobilech, která vedla k zostření konkurence, ze začátku tlačila ceny ještě níže.

VÝVOJ KURZU AKCIÍ OD PROSINCE 2022 DO PROSINCE 2023

Index na bázi kurzu na konci měsíce: k 31. prosinci 2022 = 100



Akcie, povzbuzené celkově příznivým tržním prostředím, pak znovu získaly půdu pod nohama, ale v posledních obchodních týdnech roku se ustálily na nízké hladině. Kurz ke konci roku 2023 klesl o 4,0 % u prioritní akcie a o 19,8 % u kmenové akcie ve srovnání s předchozím účetním obdobím. Za předpokladu, že pravidelná dividendy (před odečtením daní) byla v době výplaty reinvestována do akcií Volkswagen, činil celkový výnos z prioritních akcií +3,1 % a celkový výnos z kmenových akcií -15,1 %. Výnos prioritních akcií byl tedy nižší než výnos referenčních indexů DAX a EURO STOXX Automobiles & Parts.

KLÍČOVÉ UKAZATELE AKCIÍ KONCERNU VOLKSWAGEN A TRŽNÍ INDEXY OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2023

		nejvyšší kurz	nejnižší kurz	závěrečný kurz
Kmenové akcie	cena (€)	181,65	106,40	118,45
	datum	3.3.	27.10.	29.12.
Prioritní akcie	cena (€)	142,20	99,14	111,80
	datum	3.3.	30.10.	29.12.
DAX	kurz	16 794	14 069	16 752
	datum	11.12.	2.1.	29.12.
EURO STOXX Automobiles & Parts	kurz	634	522	606
	datum	28.7.	2.1.	29.12.

DEN KAPITÁLOVÝCH TRHŮ

Na Dni kapitálových trhů, který se konal v červnu 2023, představil koncern Volkswagen více než 200 mezinárodním finančním analytikům, institucionálním investorům a zástupcům ratingových agentur a bank nové strategické směřování koncernu. Jeho základním prvkem je nový model vedení vycházející z orientace na zákazníka, podnikavost a týmový duch. Zásada „hodnota nad objemem“ tak dává přednost udržitelné tvorbě hodnoty před růstem objemu. Změna zaměření přinese skupinám značek nový model řízení a vylepší umístění značky a sortiment výrobků. Odpovědnost za cíle rentability byla přenesena na značky, z nichž každá zavede program na zvyšování výnosů k posílení ziskovosti a peněžních toků a ke snížení kapitálové náročnosti. Koncern změní obchodní strategii technologických platforem „Architektura“, „Software“, „Baterie, nabíjení a energie“ a „Volkswagen Group Mobility“ tak, aby bylo možné využít úspory z rozsahu pro podpořené značky. Z regionální perspektivy směřuje koncern své investice na světově nejatraktivnější ziskové pooly. V tomto kontextu byly představeny zdokonalené strategie pro důležité růstové trhy v Číně a Severní Americe. Volkswagen také aktualizoval své střednědobé a strategické finanční cíle. Vedle prezentací a diskusí se členy představenstva měli návštěvníci Dne kapitálových trhů možnost sami si vyzkoušet automobily a technologie koncernu. Koncern Volkswagen také nabídl široké veřejnosti možnost sledovat tuto událost online prostřednictvím živého internetového vysílání, kdy prezentace živě sledovalo přibližně 16 000 diváků přítomných na místě i připojených na dálku.

Den kapitálových trhů se stal začátkem hlubšího dialogu s kapitálovými trhy. V nadcházejících letech jsou plánovány další akce, na kterých budou investoři a analytici podrobně seznamováni se strategiemi pro skupiny značek, technologické oblasti a regiony.

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.

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 navrhuje za účetní období roku 2023 dividendu ve výši 9,00 € na kmenovou akcii a 9,06 € na prioritní akcii. Z toho vyplývá, že celková dividendy činí 4,5 (4,4) mld. €. Výplatní poměr vychází z konsolidovaného výsledku po zdanění, který připadá na akcionáře společnosti Volkswagen AG. Ve vykazovaném období to představuje 28,3 % a v předchozím 29,4 %. Zvláštní dividendy z důvodu IPO společnosti Porsche AG není zahrnuta ani v jednom z těchto údajů. 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 7,6 (5,9) % podle závěrečného kurzu posledního dne obchodování v roce 2023. Dividendový výnos z prioritní akcie je 8,1 (7,5) %.

ZISK NA AKCII

Základní ukazatel zisku na kmenovou akcii za účetní období roku 2023 činil 31,92 (29,66) €. Na prioritní akcii vycházel základní ukazatel zisku ve výši 31,98 (29,72) €. 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.

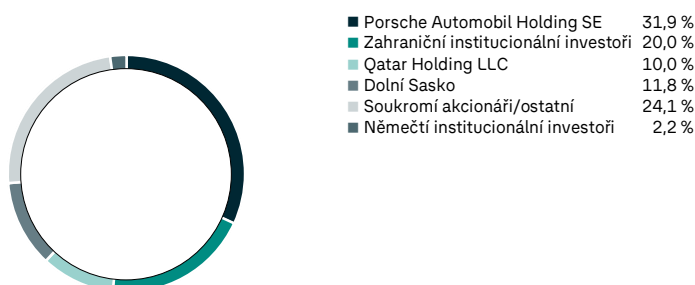
K výpočtu zisku na akcii viz také kapitola „Zisk na akcii“ v příloze ke konsolidované účetní závěrce.

STRUKTURA AKCIONÁŘŮ K 31. PROSINCI 2023

Základní kapitál společnosti Volkswagen AG ke konci vykazovaného období činil 1 283 315 873,28 €. Znázornění struktury akcionářů společnosti Volkswagen AG k 31. prosinci 2023 je uvedeno v následujícím grafu.

STRUKTURA AKCIONÁŘŮ K 31. PROSINCI 2023

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		2023	2022	2021	2020	2019
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
Dividendy ¹						
na kmenovou akcii	€	9,00	8,70	7,50	4,80	4,80
na prioritní akcii	€	9,06	8,76	7,56	4,86	4,86
Vyplacené dividendy ¹	mil. €	4 524	4 374	3 772	2 419	2 419
na kmenové akcie	mil. €	2 656	2 567	2 213	1 416	1 416
na prioritní akcie	mil. €	1 868	1 806	1 559	1 002	1 002
Vývoj ceny akcií ²		2023	2022 ³	2021	2020	2019
Kmenové akcie						
závěrečný kurz	€	118,45	147,65	258,40	170,10	173,25
vývoj kurzu	%	-19,8	-42,9	+51,9	-1,8	+24,6
roční maximum	€	181,65	279,40	327,20	183,10	182,50
roční minimum	€	106,40	145,00	165,70	101,50	135,60
Prioritní akcie						
závěrečný kurz	€	111,80	116,42	177,48	152,42	176,24
vývoj kurzu	%	-4,0	-34,4	+16,4	-13,5	+26,9
roční maximum	€	142,20	193,10	246,55	185,52	184,24
roční minimum	€	99,14	114,88	144,80	87,20	134,76
Beta faktor ⁴	faktor	1,13	1,15	1,16	1,26	1,17
Burzovní hodnota dne 31.12.	mld. €	58,0	67,6	112,8	81,6	87,5
Vlastní kapitál připadající na vlastníky společnosti Volkswagen AG a poskytovatele hybridního kapitálu k 31.12.	mld. €	175,7	165,4	144,4	127,0	121,8
Podíl burzovní hodnoty k vlastnímu kapitálu	faktor	0,33	0,41	0,78	0,64	0,72
Ukazatele na akcii		2023	2022 ³	2021	2020	2019
Zisk na kmenovou akcii ⁵						
základní	€	31,92	29,66	29,59	16,60	26,60
zředěný	€	31,92	29,66	29,59	16,60	26,60
Vlastní kapitál připadající na vlastníky společnosti Volkswagen AG a poskytovatele hybridního kapitálu k 31.12.	€	350,48	329,90	288,15	253,44	242,93
Poměr ceny a zisku ⁶						
kmenové akcie	faktor	3,7	5,0	8,7	10,2	6,5
prioritní akcie	faktor	3,5	3,9	6,0	9,1	6,6
Dividendový výnos ⁷						
kmenové akcie	%	7,6	5,9	2,9	2,8	2,8
prioritní akcie	%	8,1	7,5	4,3	3,2	2,8
Burzovní obrát ⁸		2023	2022	2021	2020	2019
Objem kmenových akcií Volkswagen	mld. €	1,4	2,7	6,1	3,1	3,3
	mil. kusů	10,2	13,5	23,3	21,6	20,9
Objem prioritních akcií Volkswagen	mld. €	31,4	44,9	58,8	49,8	41,0
	mil. kusů	263,2	302,2	300,4	361,2	266,0
Podíl akcií Volkswagen na objemu DAX	%	4,1	4,7	6,6	4,7	4,6

1 Údaje se vztahují na dividendy za roky 2019 až 2022 vyplacené v následujícím období. Údaje za rok 2021 nezahrnují mimořádnou dividendu z důvodu IPO společnosti Porsche.

Údaje za rok 2023 se týkají návrhu dividend.

2 Kurz Xetra.

3 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

4 Ohledně výpočtu viz kapitola „Finanční výkonnost a finanční pozice“ v této výroční zprávě (údaje za předchozí období upraveny).

5 Ohledně výpočtu viz kapitola „Zisk na akcii“ v příloze ke konsolidované účetní závěrce.

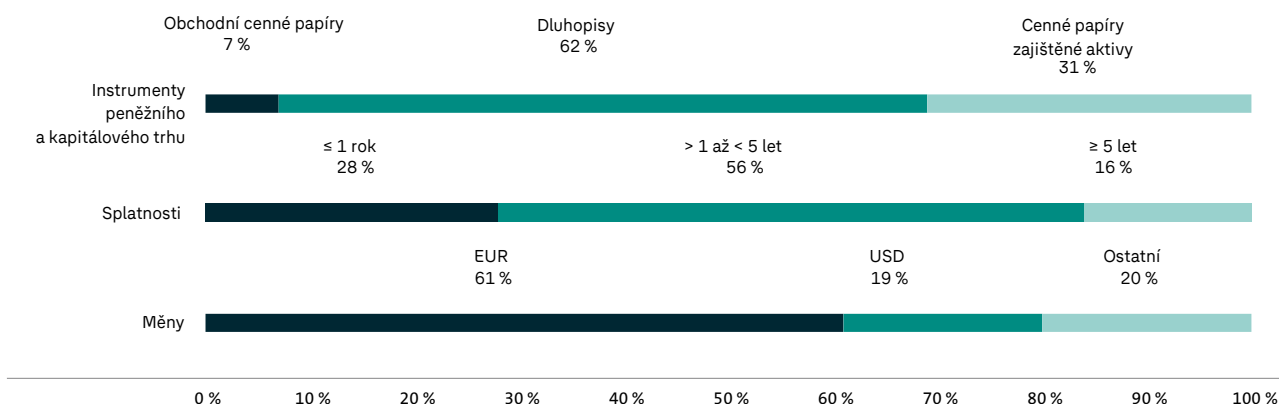
6 Poměr kurzu ke konci roku k zisku na akcii.

7 Dividenda na akcii vztahovaná 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 2023



REFINANCOVÁNÍ

Koncern Volkswagen v účetním období 2023 dále diverzifikoval své finanční aktivity a v podmínkách náročného tržního prostředí uskutečnil několik úspěšných transakcí na mezinárodních kapitálových trzích.

S rostoucí elektrifikací portfolia vozidel se strategie refinancování stále více soustředí na udržitelné finanční nástroje. V březnu 2023 společnost Volkswagen International Finance N.V. umístila dva zelené dluhopisy v celkovém objemu 1,75 mld. €. V srpnu 2023 společnost úspěšně vydala své první zelené hybridní dluhopisy s celkovou výší jistiny 1,75 mld. € poté, co řádně oznámila odkoupení hybridního dluhopisu s hodnotou jistiny 750 mil. € ke dni 4. září 2023. Tyto zelené dluhopisy vycházejí z rámce pro zelené financování koncernu, který byl představen v listopadu 2022. Tento rámec umožňuje refinancovat kapitálové výdaje, které jsou v souladu s taxonomií EU, kdy se Volkswagen omezí na plně elektrická vozidla. Společnost Volkswagen Financial Services AG v srpnu 2023 zveřejnila první rámec pro zelené financování, který má sloužit výhradně k refinancování finančních produktů použitých pro plně elektrická vozidla. V září 2023 Volkswagen Leasing GmbH uvedl na kapitálový trh své první zelené dluhopisy o celkovém objemu 2,0 mld. €.

Na americkém kapitálovém trhu umístila společnost Volkswagen Group of America Finance, LLC v září a listopadu 2023 dluhopisy o celkovém objemu 5,65 mld. USD. Na kanadském refinančním trhu byly vydány dluhopisy v objemu 750 mil. CAD.

Koncern Volkswagen poprvé působil na čínském kapitálovém trhu prostřednictvím společnosti Volkswagen International Finance N.V. a v září 2023 vydal takzvaný dluhopis Panda v hodnotě 1,5 mld. CNY.

V květnu a listopadu 2023 vydala společnost TRATON Finance Luxembourg S.A., nepřímá dceřiná společnost TRATON SE, dluhopisy ve třech tranších v celkovém objemu 1,75 mld. eur.

Kromě toho vydával koncern neveřejné emise v různých měnách.

Kromě zelených dluhopisů byly pro divizi Finanční služby vydány veřejné referenční dluhopisy v eurech v hodnotě dalších 2,0 mld. €. Cenné papíry byly také emitovány v různých měnách a regionech.

Kromě umísťování 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 Brazílii.

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

Podíl pevně úročených nástrojů byl v minulém roce zhruba 2,5násobný 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 2023 a ilustruje finanční flexibilitu koncernu Volkswagen:

	Schválený rámec	Využití
	mld. €	k 31. 12. 2023
Finanční nástroje		mld. €
Komerční papíry	40,3	10,4
Dluhopisy	192,4	98,6
z toho emise hybridních dluhopisů		14,9
Cenné papíry zajištěné aktivy	104,3	48,2

Syndikovaný úvěrový rámec společnosti Volkswagen AG ve výši 10,0 mld. € sjednaný v prosinci 2019 nebyl na konci roku 2023 využit.

Další koncernové společnosti disponovaly syndikovanými úvěrovými rámci v celkové výši 15,1 mld. €, z nichž bylo čerpáno 0,1 mld. €. Koncern Volkswagen v různých zemích i nadále disponoval bilaterálními úvěrovými linkami potvrzenými vnitrostátními i mezinárodními bankami v celkové výši 6,2 mld. €, z nichž bylo využito 0,3 mld. €.

RATINGY

Ratingová agentura Standard & Poor's potvrdila v listopadu 2023 své krátkodobé a dlouhodobé ratingové hodnocení pro společnosti Volkswagen AG, Volkswagen Financial Services AG a Volkswagen Bank GmbH na úrovni A-2 a BBB+. Výhled pro všechny společnosti zůstává beze změny na úrovni „stabilní“. V září 2023 vydala agentura Standard & Poor's také krátkodobý rating A-2 pro společnost TRATON SE. V listopadu 2023 byl potvrzen krátkodobý a dlouhodobý rating pro TRATON SE na úrovni A-2 a BBB se „stabilním“ výhledem.

V červenci a říjnu 2023 potvrdila agentura Moody's Investors Service krátkodobý a dlouhodobý rating společností Volkswagen AG a Volkswagen Financial Services AG na úrovni P-2 a A3 a rating společnosti Volkswagen Bank GmbH na úrovni P-1 a A1. Výhled byl ponechán beze změny na úrovni „stabilní“. V září 2023 byl pro společnost TRATON SE potvrzen dlouhodobý rating Baa2 s výhledem „stabilní“; TRATON SE také získal krátkodobý rating P-2.

	VOLKSWAGEN AG		VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG		VOLKSWAGEN BANK GMBH		TRATON SE	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Standard & Poor's								
Krátké období	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	-
Dlouhé období	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB	BBB
Výhled	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní
Moody's Investors Service								
Krátké období	P-2	P-2	P-2	P-2	P-1	P-1	P-2	-
Dlouhé období	A3	A3	A3	A3	A1	A1	Baa2	Baa2
Výhled	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní	stabilní

ESG RATINGY

Analytici a investoři stále více 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 nové koncernové strategie NEW AUTO a při stanovení vnitřních opatření.

V účetním období 2023 se hodnocení ESG od skupiny společností ISS ESG oproti předchozímu účetnímu období zlepšilo z C na C+. Podle hodnocení Sustainalytics zůstal koncern Volkswagen stabilní se skóre „střední riziko“. Volkswagen si také udržel rating B podle indexu MSCI a skóre A- v žebříčku CDP Climate Rating pro rok 2023. Volkswagen zveřejnil klíčové údaje v rámci projektu Water Disclosure Project (WDP), ale v roce 2023 hodnocení neabsolvoval.

Finanční výkonnost a finanční pozice

Na pozadí náročného tržního prostředí a sílící konkurence v automobilovém průmyslu dosáhl koncern Volkswagen ve vykazovaném období výrazně vyšších tržeb a zároveň udržel provozní výsledek na stejné úrovni jako v předchozím roce.

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 Navistar jsou přiřazeny jejich odpovídajícím segmentům.

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 2023 PODLE SEGMENTŮ

mil. €	Osobní vozy a lehká užitková vozidla	Užitková vozidla	Power engineering	Finanční služby	Segmenty celkem	Sesouhlasení	Koncern Volkswagen
Tržby	245 680	45 731	4 044	54 128	349 584	- 27 300	322 284
Hospodářský výsledek segmentu (provozní výsledek)	19 474	3 714	366	3 792	27 345	- 4 769	22 576
v % z tržeb	7,9	8,1	9,0	7,0			7,0
Investiční náklady a aktivované náklady na vývoj	22 636	2 205	134	282	25 257	538	25 795

IFRS 17 – POJISTNÉ SMLOUVY

IFRS 17 stanoví nová účetní pravidla pro pojistné smlouvy. První aplikace standardu vedla k nevýznamné změně vlastního kapitálu k 1. lednu 2023, resp. k 1. lednu 2022. Důvodem je především změna systému výpočtu rezerv souvisejících s pojišťovací činností. Kromě toho vedlo započtení peněžních toků při stanovení rezerv také ke snížení aktiv a rezerv souvisejících s pojišťovací činností k 1. lednu 2023 o 0,7 mld. €. Změna systému vykazování výnosů a nákladů nemá na výkaz zisku a ztráty žádný významný dopad. Údaje za předchozí období byly odpovídajícím způsobem upraveny.

SCOUT MOTORS INC.

V rámci strategie koncernu Volkswagen pro Severní Ameriku byla v účetním období roku 2022 založena společnost Scout Motors Inc. se sídlem v Arlingtonu, Virginia/USA, která je stoprocentní dceřinou společností Volkswagen Finance Luxemburg, Strassen/Lucembursko. Pod názvem Scout vznikne nová značka vozidel, která bude od roku 2026 v USA distribuovat elektrifikovaná terénní vozidla a pickupy. Za účelem financování vytvoření značky Scout a plánování vývoje a výroby vozidel byla do společnosti v účetním období roku 2023 vložena částka ve výši přibližně 493 mil. USD. Společnost je od 1. ledna 2023 zahrnuta do konsolidované účetní závěrky koncernu Volkswagen.

NÁKUP AKCIÍ SPOLEČNOSTI XPENG INC.

Dne 6. prosince 2023 získala společnost Volkswagen 4,99 % kmenových akcií společnosti XPeng Inc., Kajmanské ostrovy (XPeng), která se zabývá výrobou elektromobilů, za kupní cenu 706 mil. USD. Realizace forwardové nákupní transakce z 26. července 2023 vedla v účetním období 2023 k nepeněžnímu zisku ve výši 74,2 mil. €, který je vykázán v ostatním finančním výsledku. Současně s dohodou o nabytí akcií byla podepsána rámcová technologická dohoda se společností Guangdong Xiaopeng Motors Technology Co. Ltd., Guangzhou/Čína, dceřinou společností společnosti XPeng, která se týkala mimo jiné společného vývoje elektrických vozidel v Číně. Majetková účast ve společnosti XPeng je oceňována reálnou hodnotou prostřednictvím ostatního úplného výsledku.

HORIZON ROBOTICS INC.

Dne 7. prosince 2023 získala společnost Volkswagen prioritní akcie společnosti Horizon Robotics Inc., Kajmanské ostrovy (Horizon Robotics), předního poskytovatele energeticky účinných počítačových platform pro autonomní řízení vozidel v Číně, za kupní cenu 200 mil. USD a poskytla společnosti Horizon Robotics konvertibilní půjčku ve výši 800 mil. USD. Obě investice jsou v účetní závěrce klasifikovány jako dluhové nástroje a oceněny reálnou hodnotou vykázanou do zisku nebo ztráty. Toto ocenění vedlo v účetním období roku 2023 k nepeněžnímu zisku ve výši 0,7 mil. €, který je vykázán v ostatním finančním výsledku.

Na podporu rozvoje vysoce automatizovaného a autonomního řízení vozidel v Číně se Volkswagen rozhodl založit společný podnik se společností Horizon Robotics. Dne 14. prosince 2023 investoval Volkswagen do tohoto projektu částku 2 mld. CNY výměnou za 60% podíl v nové společnosti CARIZON (Beijing) Technology Company Limited, Peking/Čína (CARIZON). Koncern Volkswagen se dále zavázal vložit do společného podniku v budoucnu další kapitálový vklad až do výše 8,4 mld. CNY.

PRODEJ OOO VOLKSWAGEN GROUP RUS

Dne 18. května 2023 dokončil koncern Volkswagen prodej svých podílů ve společnosti OOO Volkswagen Group Rus (Volkswagen Group Rus), Kaluga/Rusko, a jejích místních dceřiných společnostech (OOO Volkswagen Components and Services, Kaluga/Rusko, OOO Scania Leasing, Moskva/Rusko, OOO Scania Finance, Moskva/Rusko, OOO Scania Insurance, Moskva/Rusko) společnosti OOO ART-FINANCE, Moskva/Rusko, kterou podporuje ruský prodejce AO Ailon Automotive Group, Moskva/Rusko.

Dnem registrace transakce 22. května 2023 přešlo vlastnictví akcií společnosti Volkswagen Group Rus z prodávajícího na kupujícího. Transakce zahrnuje výrobní závody v Kaluze, strukturu importérů koncernových značek Volkswagen osobní vozy, Volkswagen užitkové vozy, Audi, Škoda, Bentley, Lamborghini a Ducati pro případné poprodejní služby a skladové aktivity, jakož i aktivity společnosti Scania v oblasti finančních služeb včetně všech souvisejících zaměstnanců.

V této souvislosti vykázal koncern Volkswagen již v účetním období roku 2022 významné snížení hodnoty a vytvořil příslušné rezervy. Prodejní cena činila 0,1 mld. €. Dekonsolidace dotčených společností vedla v účetním období roku 2023 ke ztrátě ve výši 0,4 mld. €, která je vykázána v ostatním provozním výsledku. Tento výsledek je rozdělen mezi automobilovou divizi (-0,4 mld. €) a divizi finančních služeb (0,1 mld. €). Ztrátu lze přičíst především dopadu realizovaných měnových přepočtů ve výši -0,3 mld. €, který byl reklasifikován z rezervy na měnové přepočty do ostatních provozních nákladů.

MAJETKOVÉ ÚČASTI DRŽENÉ K PRODEJI

Aktiva a závazky určené k prodeji ruských dceřiných společností společnosti Volkswagen Financial Services a Porsche, jakož i aktiva a závazky společnosti MAN Energy Solutions související s podnikáním v oblasti plynových turbín, byly vykázány v souladu s IFRS 5 v nižší z následujících hodnot: účetní hodnota nebo reálná hodnota snížená o očekávané náklady na prodej.

MIMOŘÁDNÉ POLOŽKY

Mimořádné položky zahrnují určité skutečnosti v účetní závěrce, jejichž samostatné zveřejnění může být podle představenstva vhodné pro lepší posouzení hospodářského výsledku.

V souvislosti s problematikou dieselových motorů nebyly v účetním období 2023 vykázány žádné mimořádné položky.

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY PODLE DIVIZÍ

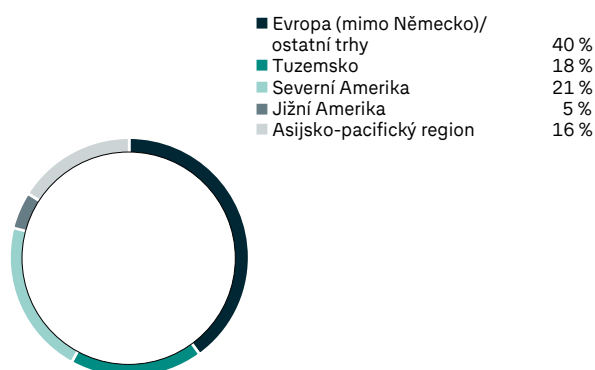
mil. €	KONCERN VOLKSWAGEN		AUTOMOBILY ¹		FINANČNÍ SLUŽBY	
	2023	2022 ²	2023	2022 ²	2023	2022 ²
Tržby	322 284	279 050	268 156	232 392	54 128	46 657
Náklady na prodej	- 261 262	- 226 866	- 214 996	- 189 572	- 46 266	- 37 294
Hrubý zisk	61 022	52 184	53 160	42 820	7 862	9 363
Odbytové náklady	- 21 340	- 19 840	- 20 308	- 18 794	- 1 032	- 1 046
Správní náklady	- 12 724	- 11 655	- 10 007	- 9 074	- 2 717	- 2 582
Čistý ostatní provozní výsledek	- 4 382	1 421	- 4 061	1 518	- 321	- 97
Provozní výsledek	22 576	22 109	18 784	16 471	3 792	5 638
Provozní rentabilita tržeb (v %)	7,0	7,9	7,0	7,1	7,0	12,1
Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou	2 291	2 403	2 236	2 287	55	116
Úrokový výsledek a ostatní finanční výsledek	- 1 673	- 2 442	- 1 602	- 2 283	- 71	- 159
Finanční výsledek	618	- 40	635	3	- 17	- 43
Výsledek hospodaření před zdaněním	23 194	22 070	19 419	16 474	3 775	5 595
Daně ze zisku	- 5 266	- 6 217	- 4 182	- 4 249	- 1 084	- 1 969
Výsledek hospodaření po zdanění	17 928	15 852	15 236	12 226	2 692	3 627
Výsledek připadající na nekontrolní podíly	1 329	395	1 209	270	120	125
Výsledek připadající na poskytovatele hybridního kapitálu společnosti Volkswagen AG	586	576	586	576	0	0
Výsledek připadající na akcionáře společnosti Volkswagen AG	16 013	14 881	13 442	11 380	2 572	3 502

1 Včetně alokace konsolidačních úprav na divize Automobily a Finanční služby.

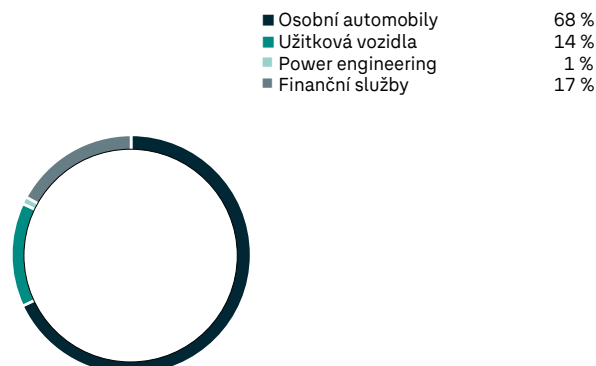
2 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

PODÍLY NA TRŽBÁCH DLE TRHŮ ZA 2023

v procentech

PODÍLY NA TRŽBÁCH DLE DIVIZÍ/
SEGMENTŮ ZA 2023

v procentech



FINANČNÍ VÝKONNOST

Finanční výkonnost koncernu

Za období od ledna do prosince 2023 vykázal koncern Volkswagen tržby ve výši 322,3 mld. €, což představuje zvýšení o 15,5 % oproti minulému účetnímu období. To bylo způsobeno především nárůstem objemu a příznivými změnami v cenové pozici a ve skladbě. Tyto faktory byly kompenzovány kurzovými vlivy. Předchozí období bylo ještě více ovlivněno omezenou dostupností vozidel z důvodu nedostatku dílů. 81,5 (82,6) % tržeb koncernu Volkswagen pocházelo ze zahraničního prodeje. Hrubý zisk se zvýšil o 8,8 mld. € na 61,0 mld. €. Hrubá marže dosáhla hodnoty 18,9 (18,7) %.

V účetním období roku 2023 dosáhl koncern Volkswagen provozního výsledku hospodaření ve výši 22,6 (22,1) mld. €, což bylo na úrovni předchozího roku. Provozní ziskové rozpětí činilo 7,0 (7,9) %. Růst výrobních nákladů (zejména cen komodit) vyvažoval zejména vyšší objem prodeje vozidel a lepší cenová pozice. Ocenění derivátů v reálné hodnotě, u kterých se nepoužívá zajišťovací účetnictví (zejména zajištění komodit), mělo v období od ledna do prosince 2023 negativní dopad na provozní výsledek ve výši -3,2 mld. €; v předchozím období vedlo ke zvýšení zisku koncernu o 1,8 mld. €, stejně jako příznivý vliv derivátů v divizi Finančních služeb ve výši 0,8 mld. €. Dekonsolidace společnosti Volkswagen Group Rus a jejích dceřiných společností vedla v roce 2023 ke ztrátě ve výši 0,4 mld. €. V předchozím roce byl výsledek ovlivněn zejména náklady souvisejícími s opravnými položkami z titulu ztrát a rezervami na rizika v důsledku přímého dopadu rusko-ukrajinského konfliktu a mimořádnými položkami v souvislosti s problematikou dieselových motorů. Finanční výsledek se zvýšil o 0,7 mld. € na 0,6 mld. €. Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou byl o něco nižší než v předchozím roce. V oblasti úroků nestačily vyšší úrokové výnosy kompenzovat nárůst úrokových nákladů způsobený především změnami úrokových sazeb používaných pro oceňování rezerv. Ostatní finanční výsledek hospodaření byl ve vykazovaném období ovlivněn mimo jiné nepříznivými kurzovými vlivy, zejména v důsledku prudkého oslabení argentinského pesu. Pozitivní vliv mělo naopak snížení nepeněžních nákladů z úprav účetní hodnoty podniků, do nichž bylo investováno, v důsledku změn cen akcií a výsledků testů na snížení hodnoty a kladné čisté výnosy z cenných papírů a fondů. V předchozím období měla negativní dopad ztráta ze snížení hodnoty vykázaná ve vztahu k účasti ve společnosti Argo AI a změny cen akcií ovlivňující čisté výnosy z cenných papírů a fondů, zejména v důsledku rusko-ukrajinského konfliktu.

Zisk koncernu Volkswagen před zdaněním se v účetním období roku 2023 zvýšil o 1,1 mld. € na 23,2 mld. €. Rentabilita tržeb před zdaněním klesla na 7,2 (7,9) %. Daň z příjmu představuje ve vykazovaném období daňový náklad ve výši 5,3 (6,2) mld. €, z čehož vyplývá míra zdanění 22,7 (28,2) %. Výsledek hospodaření po zdanění se oproti předchozímu roku výrazně zvýšil a dosáhl 17,9 (15,9) mld. €.

Finanční výkonnost divize Automobily

Divize Automobily dosáhla ve vykazovaném období tržeb ve výši 268,2 (232,4) mld. €. Vyšší objem prodeje vozidel spolu se zlepšením cenové pozice a sortimentu kompenzoval nepříznivé kurzové vlivy. V předchozím období byl nepříznivý dopad ještě silnější v důsledku nedostatku náhradních dílů. Tržby z prodeje v segmentu osobních a užitkových vozů a v segmentu power engineering byly výrazně vyšší než v předchozím roce. 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 vzrostly především v důsledku vyšších objemů, nárůstu nákladů na výroby (zejména na komodity) a zvýšení nákladů na výzkum a vývoj vykázaných ve výkazu zisku a ztráty; tyto změny byly kompenzovány nižšími odpisy ve výši přibližně 1,4 mld. € v důsledku přehodnocení a prodloužení doby použitelnosti některých položek pozemků, budov a zařízení. Poměr nákladů na prodej k tržbám se ve vykazovaném období snížil. Vzhledem k tomu, že náklady na výzkum a vývoj a tržby v automobilové divizi vzrostly ve vykazovaném období obdobnou měrou, jejich vzájemný poměr – poměr výzkumu a vývoje (R&D ratio) – byl na stejné úrovni jako v roce 2022, tj. 8,1 (8,1) %. Ukazatel investic v automobilové divizi, který kombinuje poměr výzkumu a vývoje a poměr kapitálových výdajů, činil v účetním období roku 2023 13,5 (13,6) %.

V období od ledna do prosince 2023 došlo k meziročnímu nárůstu distribučních nákladů v důsledku takových faktorů, jako jsou vyšší logistické náklady, a také ke zvýšení administrativních nákladů; jejich podíl na tržbách se snížil. Ostatní provozní výsledek činil -4,1 (1,5) mld. €. Účetní období roku 2023 byl zatíženo nepříznivými dopady ocenění reálnou hodnotou derivátů, u kterých se neuplatňuje zajišťovací účetnictví, zejména v případě komodit. Tyto faktory měly v předchozím roce pozitivní dopad.

Za období od ledna do prosince 2023 vykázala divize Automobily provozní výsledek ve výši 18,8 mld. €, což je o 2,3 mld. € více než v minulém účetním období. Nárůst je způsoben především nárůstem objemu prodeje vozidel a zlepšením cenové pozice. Provozní výsledek hospodaření ovlivnily dopady ocenění derivátů, u kterých se neuplatňuje zajišťovací účetnictví, vyšší náklady na produkty, zejména v případě komodit, a negativní vývoj směnných kurzů. Předchozí období bylo poznamenáno pozitivními vlivy ocenění reálnou hodnotou derivátů, na které se nevztahuje zajišťovací účetnictví, a náklady v souvislosti s rusko-ukrajinským konfliktem. Provozní ziskové rozpětí činilo 7,0 (7,1) %.

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

mil. €	2023	2022 ¹
Osobní automobily		
Tržby	218 380	189 312
Provozní výsledek	14 704	14 603
Provozní ziskové rozpětí (v %)	6,7	7,7
Užitková vozidla		
Tržby	45 731	39 516
Provozní výsledek	3 714	1 588
Provozní ziskové rozpětí (v %)	8,1	4,0
Power engineering		
Tržby	4 044	3 565
Provozní výsledek	366	281
Provozní ziskové rozpětí (v %)	9,0	7,9

1. Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

Vývoj činnosti čínských společných podniků zahrnutých ekvivalenční metodou se do provozního výsledku koncernu promítá především formou dodávek vozidel a dílů a dále příjmů z licencí, protože výsledky společných podniků se vykazují ve finančním výsledku.

Finanční výkonnost v divizi Finanční služby

V období od ledna do prosince 2023 dosáhly tržby divize Finančních služeb výše 54,1 mld. €, což představuje nárůst o 16,0 % oproti minulému účetnímu období. V porovnání s předchozím rokem rostly náklady na prodej rychleji než tržby z prodeje, a to zejména v důsledku velmi silného nárůstu úrokových nákladů a vyšších odpisů zůstatkových hodnot pronajatých vozidel. V důsledku toho se hrubý zisk snížil o 1,5 mld. € na 7,9 mld. €.

Provozní výsledek divize Finanční služby ve výši 3,8 (5,6) mld. € byl nižší než v předchozím roce. Pokles byl způsoben zejména vyššími úrokovými náklady. Navíc deriváty, které měly v předchozím roce příznivý vliv, měly ve vykazovaném období negativní dopad. Předchozí rok byl zatížen zejména výdaji souvisejícími s opravnými položkami ke ztrátám, které byly přímým důsledkem rusko-ukrajinského konfliktu. Provozní ziskové rozpětí kleslo na 7,0 (12,1) %. Rentabilita vlastního kapitálu před zdaněním byla 8,8 (14,1) %.

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 takzvané úvěrové 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 rizika 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 POZICE

Finanční situace koncernu

V období od ledna do prosince 2023 zaznamenal koncern Volkswagen hrubý peněžní tok ve výši 48,5 (49,3) mld. €. Nepeněžní oceňovací efekty v souvislosti se zajišťovacími transakcemi, které jsou zahrnuty do zisku, musí být z výkazu peněžních toků vyloučeny. Nepříznivý dopad měl odliv peněžních prostředků ve výši přibližně 1,5 mld. € týkající se odvodu daní za předchozí zdaňovací období. Změna pracovního kapitálu dosáhla výše -29,1 (-20,8) mld. €, a to především v důsledku vyššího nárůstu pohledávek a pronajatých aktiv a menšího nárůstu závazků ve srovnání s předchozím rokem. Vyrovnávací účinek pak měl menší nárůst zásob a vyšší zůstatek ostatních rezerv. Odliv peněžních prostředků v důsledku problematiky dieselových motorů byl nižší než v roce 2022. Peněžní tok z provozní činnosti se v účetním období roku 2023 snížil o 9,1 mld. € na 19,4 mld. €.

Investiční aktivity koncernu Volkswagen připadající na provozní činnost vzrostly ve vykazovaném období o 2,6 mld. € na 28,0 mld. €, a to zejména v důsledku vyšších hmotných investic a přírůstků kapitalizovaných nákladů na vývoj. V předchozím účetním období tato částka zahrnovala celou část kupní ceny splatnou společností Volkswagen za akvizici společnosti Europcar ve výši 1,7 mld. €, která byla vložena do společnosti Green Mobility Holding.

Finanční aktivity koncernu Volkswagen přinesly příliv peněžních prostředků ve výši 16,0 (4,2) mld. €. Finanční činnost zahrnuje především vydávání a splácení dluhopisů a změny stavu ostatních finančních závazků. Patří sem i emise zelených hybridních dluhopisů v celkové nominální hodnotě 1,75 mld. €, které byly úspěšně umístěny v srpnu 2023. Splacení hybridního dluhopisu ve výši 0,75 mld. €, který byl vypovězen v září 2023, snížilo odpovídajícím způsobem peněžní toky z finanční činnosti. Součástí finanční činnosti byly také peněžní příjmy a výdaje v souvislosti s IPO společnosti Porsche AG dokončené v roce 2022 (především výplata zvláštní dividendy akcionářům společnosti Volkswagen AG) a dividendy vyplacené akcionářům společnosti Volkswagen AG; dohromady činily tyto částky přibližně 11 mld. €. Na konci účetního období 2023 vykázal koncern Volkswagen ve výkazu o peněžních tocích stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů ve výši 43,5 (29,7) mld. €.

Ke konci prosince roku 2023 činila čistá likvidita koncernu Volkswagen -147,4 mld. € oproti -125,8 mld. € na konci roku 2022.

Finanční situace v divizi Automobily

Hrubý peněžní tok automobilové divize ve vykazovaném období činil 35,8 mld. €, což představuje nárůst o 2,6 mld. € související s příjmy ve srovnání s předchozím rokem. Nepeněžní oceňovací efekty v souvislosti se zajišťovacími transakcemi, které jsou zahrnuty do zisku, musí být z výkazu peněžních toků vyloučeny. Nepříznivý dopad měl odliv peněžních prostředků ve výši přibližně 1,5 mld. € týkající se odvodu daní za předchozí zdaňovací období. Změna pracovního kapitálu činila 2,1 (-3,3) mld. €. Meziroční změna byla způsobena především menším nárůstem zásob a vyšší hodnotou ostatních rezerv. Tyto vlivy vyrovnal nižší nárůst závazků než v předchozím roce. V důsledku toho byly peněžní toky z provozní činnosti ve výši 37,9 mld. € o 26,7 % vyšší než v předchozím roce.

V období od ledna do prosince 2023 dosáhly investiční aktivity připadající na provozní činnost výše 27,2 (25,1) mld. €, což je více než v předchozím roce. Zahrnuté hmotné investice (investice do pozemků, budov a zařízení, investiční nemovitý majetek a nehmotná aktiva bez aktivovaných nákladů na vývoj) se zvýšily o 1,6 mld. € na 14,4 mld. €. Poměr investičních nákladů k tržbám činil 5,4 (5,5) %.

VÝKAZ O PENĚŽNÍCH TOCÍCH PODLE DIVIZÍ

mil. €	KONCERN VOLKSWAGEN		AUTOMOBILY ¹		FINANČNÍ SLUŽBY	
	2023	2022 ²	2023	2022 ²	2023	2022 ²
Počáteční zůstatek peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	29 738	39 123	23 042	24 899	6 695	14 224
výsledek hospodaření před zdaněním	23 194	22 070	19 419	16 474	3 775	5 595
Zaplacené daně ze zisku	- 7 716	- 4 416	- 6 328	- 3 562	- 1 389	- 854
Odpisy ³	28 282	30 670	17 729	20 854	10 552	9 816
Změna stavu rezerv na penze	262	898	251	857	11	41
Zisk nebo ztráta z účastí oceněných ekvivalenční metodou	271	568	244	639	27	- 71
Ostatní nepeněžní náklady a výnosy a reklasifikace ⁴	4 161	- 509	4 474	- 2 086	- 313	1 577
Hrubý peněžní tok	48 453	49 280	35 789	33 177	12 665	16 104
Změna pracovního kapitálu	- 29 097	- 20 784	2 062	- 3 312	- 31 160	- 17 472
Změna stavu zásob	- 2 071	- 8 385	- 651	- 8 262	- 1 419	- 123
Změna stavu pohledávek	- 4 361	- 3 065	- 1 250	- 526	- 3 111	- 2 539
Změna stavu závazků	5 272	8 713	3 179	8 179	2 094	535
Změna stavu ostatních rezerv	358	- 3 042	236	- 2 950	123	- 92
Změna stavu pronajatých aktiv (bez odpisů)	- 14 964	- 8 711	558	406	- 15 522	- 9 117
Změna stavu pohledávek z finančních služeb	- 13 332	- 6 294	- 8	- 158	- 13 324	- 6 136
Peněžní toky z provozní činnosti	19 356	28 496	37 851	29 865	- 18 495	- 1 369
Peněžní toky z investiční činnosti	- 28 031	- 25 454	- 27 153	- 25 058	- 878	- 396
z toho: investice do pozemků, budov a zařízení, Investiční nemovitý majetek a nehmotný majetek bez kapitalizovaných nákladů na vývoj (capex)	- 14 653	- 12 948	- 14 371	- 12 731	- 282	- 217
Náklady na vývoj (aktivované)	- 11 142	- 9 723	- 11 142	- 9 723	-	-
Nabytí a prodej účastí	- 2 738	- 3 219	- 2 115	- 2 997	- 622	- 222
Čistý peněžní tok⁵	- 8 675	3 042	10 698	4 807	- 19 373	- 1 765
Změna stavu investic do cenných papírů, termínovaných vkladů a úvěrů	8 219	- 16 368	9 512	- 15 052	- 1 293	- 1 316
Investiční činnost	- 19 812	- 41 822	- 17 641	- 40 110	- 2 171	- 1 712
Finanční činnost	16 008	4 225	- 12 927	8 621	28 934	- 4 396
z toho: Kapitálové transakce s nekontrolními podíly	- 8	16 198	- 8	16 198	-	-
Vklady do a výběry z vlastního kapitálu	1 003	- 235	- 2 919	- 235	3 922	- 0
Změny peněžních prostředků v důsledku změn měnových kurzů	- 1 765	- 285	- 1 620	- 233	- 145	- 52
Změna stavu opravných položek v rámci peněžních prostředků a ekvivalentů	- 2	1	- 2	1	0	- 0
Změna stavu peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	13 785	- 9 385	5 661	- 1 856	8 124	- 7 529
Peníze a peněžní ekvivalenty k 31.12.⁶	43 522	29 738	28 704	23 042	14 819	6 695
Cenné papíry a termínované vklady, jakož i úvěry	41 858	49 771	20 994	30 891	20 864	18 880
Hrubá likvidita	85 380	79 509	49 698	53 934	35 683	25 575
Konečný stav výpůjček	- 232 813	- 205 312	- 9 409	- 10 919	- 223 404	- 194 393
Čistá likvidita k 31. prosinci⁷	- 147 433	- 125 803	40 289	43 015	- 187 722	- 168 818

1 Včetně alokace konsolidačních úprav na divize Automobily a Finanční služby.

2 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

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 Stav peněz a peněžních ekvivalentů se skládá z bankovní hotovosti, šeků, pokladni hotovosti a okamžité splatných prostředků.

7 Stav peněz a peněžních ekvivalentů, cenné papíry, termínované vklady a zápůjčky poskytnuté přidruženým podnikům a společným podnikům, snížené o konečný stav výpůjček (dlouhodobé a krátkodobé finanční závazky).

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

mil. €	2023	2022 ¹
Osobní automobily		
Hrubý peněžní tok	30 102	28 753
Změna pracovního kapitálu	2 833	- 457
Peněžní toky z provozní činnosti	32 935	28 296
Peněžní toky z investiční činnosti	- 25 223	- 23 060
Čistý peněžní tok	7 712	5 236
Užitková vozidla		
Hrubý peněžní tok	5 214	4 079
Změna pracovního kapitálu	- 682	- 2 877
Peněžní toky z provozní činnosti	4 532	1 201
Peněžní toky z investiční činnosti	- 1 800	- 1 953
Čistý peněžní tok	2 732	- 752
Power engineering		
Hrubý peněžní tok	472	345
Změna pracovního kapitálu	- 88	23
Peněžní toky z provozní činnosti	384	368
Peněžní toky z investiční činnosti	- 130	- 44
Čistý peněžní tok	254	323

1. Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

Významná část hmotných investic směřovala především do výrobních závodů a modelů, které byly uvedeny na trh v roce 2023, resp. jejichž uvedení je plánováno v roce 2024. Týkají se jak nových vozidel, která rozšiřují naši modelovou řadu, tak i modernizace zavedených modelů. Mezi další investiční priority patří elektrifikace a digitalizace našich výrobků, technologie budoucnosti a vylepšení modulárních a plně elektrických platform. Přírůstky aktivovaných nákladů na vývoj vzrostly ve vykazovaném období o 1,4 na 11,1 mld. €. Položka „Pořízení a prodej majetkových účastí“ činila -2,1 (-3,0) mld. €; zahrnovala především strategické investice do různých společností, zejména XPeng. V předchozím účetním období tato částka zahrnovala celou část kupní ceny splatnou společností Volkswagen za akvizici společnosti Europcar ve výši 1,7 mld. €, která byla vložena do společnosti Green Mobility Holding.

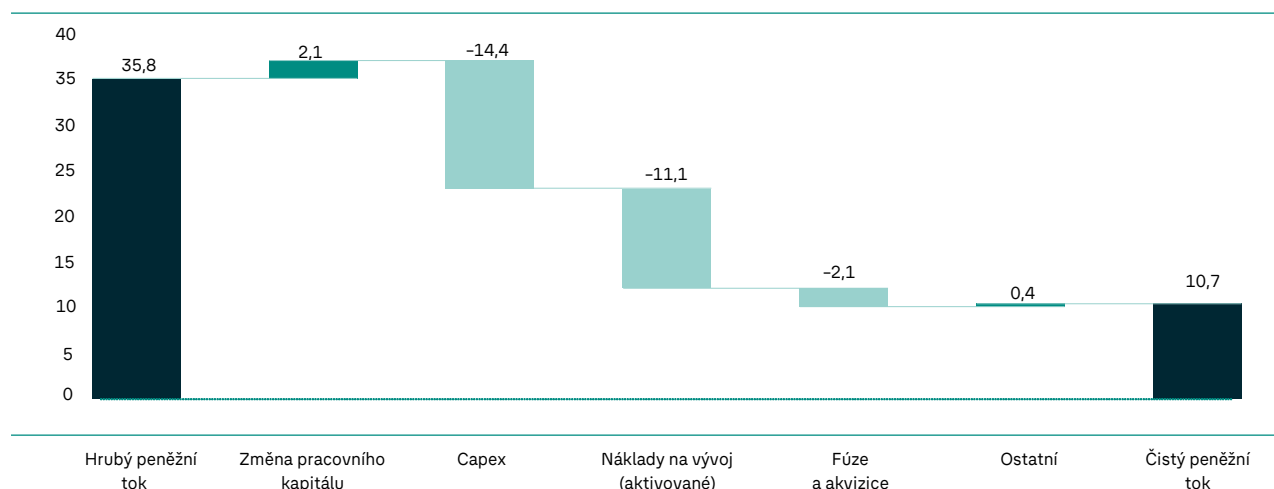
Investiční činnost automobilové divize zahrnuje také konvertibilní půjčku poskytnutou společnosti Horizon Robotics.

V období od ledna do prosince 2023 dosáhl čistý peněžní tok divize Automobily částky 10,7 mld. €, což bylo o 5,9 mld. € více než v předchozím období. Míra konverze hotovosti, která představuje poměr čistého peněžního toku k provoznímu výsledku divize Automobily, činila na konci roku 2023 57,0 (29,2) %.

Výsledkem finančních aktivit divize Automobily byl odliv peněžních prostředků ve výši 12,9 mld. € ve srovnání s přílivem ve výši 8,6 mld. € v předchozím roce. Tyto pohyby odrážejí především peněžní příjmy a výdaje v souvislosti s IPO společnosti Porsche AG dokončenou v předchozím roce (především výplatu mimořádné dividendy akcionářům společnosti Volkswagen AG), jakož i dividendu vyplacenou akcionářům společnosti Volkswagen AG z čistého zisku za účetní období 2022 a splacení hybridního dluhopisu vypovězeného v září 2023. Příliv hotovosti v účetním období 2023 byl tvořen zelenými hybridními dluhopisy v celkové nominální hodnotě 1,75 mld. €, které byly úspěšně umístěny prostřednictvím společnosti Volkswagen International Finance N.V. v srpnu 2023.

ČISTÉ PENĚŽNÍ TOKY V DIVIZI AUTOMOBILY ZA 2023

mld. €



Jedná se o dluhopis v hodnotě 1,0 mld. € s kupónem 7,5 %, který nelze vypovědět po dobu pěti let, a dluhopis v hodnotě 0,75 mld. € s kupónem 7,875 %, který je nevypověditelný po dobu devíti let. Oba dluhopisy jsou časově neomezené a zvyšují čistou likviditu a vlastní kapitál o nominální hodnotu sníženou o transakční a jiné náklady. Finanční činnost zahrnuje také vydávání a splácení dluhopisů a změny stavu ostatních finančních závazků.

Navzdory odlivu hotovosti v důsledku mimořádné dividendy v souvislosti s IPO společnosti Porsche AG byla čistá likvidita automobilové divize k 31. prosinci 2023 na solidní úrovni, a to ve výši 40,3 mld. €, ve srovnání s 43,0 mld. € na konci roku 2022. Čistá likvidita divize v poměru ke konsolidovaným tržbám se ve vykazovaném období snížila na 12,5 (15,4) %, a to zejména v důsledku rychlejšího růstu tržeb oproti čisté likviditě.

Finanční situace v divizi Finanční služby

V účetním období roku 2023 vykázala divize finančních služeb hrubý peněžní tok ve výši 12,7 mld. €, což je o 3,4 mld. € méně než v předchozím roce, například z důvodů nižších příjmů. Změna pracovního kapitálu činila -31,2 (-17,5) mld. €. Vyšší růst pronajatých aktiv a pohledávek z leasingu a nárůst zásob vedly k vyššímu objemu prostředků vázaných v pracovním kapitálu než v předchozím roce. Toto bylo kompenzováno větším nárůstem závazků. Peněžní tok z provozní činnosti se z těchto důvodů snížil o 17,1 mld. € na -18,5 mld. €.

Investiční činnost vztahující se k provozní činnosti činila 0,9 (0,4) mld. €.

Finanční aktivity divize finančních služeb přinesly ve vykazovaném období příliv peněžních prostředků ve výši 28,9 mld. €. Tento údaj se týká především emise a splacení dluhopisů a ostatních finančních závazků. V předchozím období došlo k odlivu peněžních prostředků ve výši 4,4 mld. €.

Záporná čistá likvidita divize Finanční služby k 31. prosinci 2023, která je v tomto odvětví obvyklá, činila -187,7 mld. € oproti -168,8 mld. € na konci roku 2022.

MAJETKOVÁ SITUACE

Struktura konsolidované rozvahy

Na konci vykazovaného období vykázal koncern Volkswagen bilanční sumu ve výši 600,3 mld. €, což je o 6,4 % více než v roce předcházejícím. Celková aktiva k datu sestavení účetní závěrky odrážela implementaci nových pokynů pro účtování pojistných smluv (IFRS 17), což vedlo ke snížení celkových aktiv a závazků. Údaje ke konci roku 2022 byly upraveny retrospektivně odpovídajícím způsobem. Vlastní kapitál vzrostl o 11,6 mld. € na 189,9 mld. €, a to především díky povzbudivému výsledku. Poměr vlastního kapitálu ve výši 31,6 (31,6) % byl na stejné úrovni jako na konci předchozího roku.

K 31. prosinci 2023 existovaly podrozvahové závazky ve formě podmíněných závazků ve výši 10,4 (10,6) mld. € a finančních záruk ve výši 0,9 (1,2) mld. €. Dále byly evidovány ostatní finanční závazky ve výši 38,2 (35,4) 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. Ostatní finanční závazky vyplývají především z platebních závazků z objednávek hmotných investic a služeb a z neodvolatelných úvěrových příslibů poskytnutých zákazníkům a dále ze smluv o vývoji a z dodacích smluv. 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. Dále existují dlouhodobé závazky týkající se nákupu na základě smluv o nákupu baterií se společnostmi skupiny Northvolt.

Struktura rozvahy v divizi Automobily

Výrazný nárůst nehmotného majetku divize Automobily na konci roku 2023 oproti stavu k 31. prosinci 2022 byl způsoben zejména nárůstem kapitalizovaných nákladů na vývoj. Pozemky, budovy a zařízení mírně vzrostly díky investicím do dlouhodobého hmotného majetku, které byly kompenzovány nižšími odpisy. Vykázaná hodnota účastí oceněných ekvivalenční metodou klesla mimo jiné z důvodu rozhodnutí o vyplacení dividend a ztrát ze snížení hodnoty v důsledku změn cen akcií a testů na snížení hodnoty. K poklesu přispěla i vnitroskupinová reklasifikace majetkové účasti ve společnosti Europcar držené prostřednictvím společnosti Green Mobility Holding, do divize finančních služeb. Ostatní dlouhodobé pohledávky a finanční aktiva se snížily zejména v důsledku poklesu kladných vlivů ocenění derivátů oproti stavu na konci roku 2022. Celková výše dlouhodobých aktiv dosáhla 186,0 (178,7) mld. €, především díky vyšším objemům.

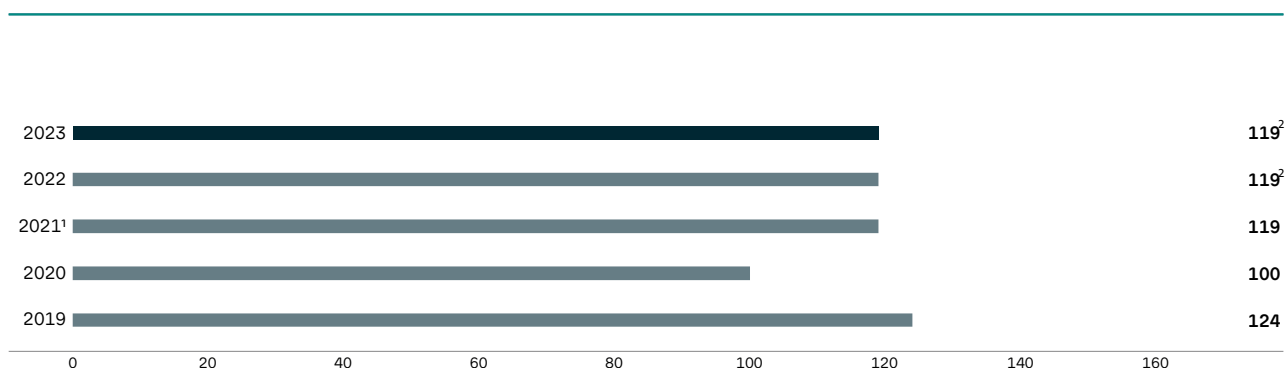
Krátkodobá aktiva k 31. prosinci 2023 činila 120,2 (122,7) mld. €, což je méně než v předchozím roce. Ostatní krátkodobé pohledávky a finanční aktiva vzrostly, k čemuž přispěl především nárůst pohledávek z obchodního styku v důsledku větších objemů prodeje. Celková hodnota cenných papírů se snížila o 10,7 mld. € na 22,2 mld. €, zatímco peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty v divizi Automobily se zvýšily o 5,7 mld. € na 28,7 mld. € ke konci prosince 2023. Položka „Aktiva držena k prodeji“ zahrnuje účetní hodnotu aktiv dceřiných společností Porsche určených k prodeji a také aktiv společnosti MAN Energy Solutions. Položka „Závazky držené k prodeji“ obsahuje především zůstatkové hodnoty příslušných závazků.

STRUKTURA ROZVAHY PODLE DIVIZÍ K 31. PROSINCI

mil. €	KONCERN VOLKSWAGEN		AUTOMOBILY ¹		FINANČNÍ SLUŽBY	
	2023	2022 ²	2023	2022 ²	2023	2022 ²
Aktiva						
Dlouhodobá aktiva	360 694	339 853	186 042	178 667	174 653	161 187
Nehmotná aktiva	89 109	83 241	88 504	82 846	605	394
Pozemky, budovy a zařízení	66 880	63 890	65 918	62 908	962	982
Pronajatá aktiva	64 094	59 380	377	1 279	63 717	58 100
Pohledávky z finančních služeb	94 474	86 944	- 726	- 767	95 200	87 711
Dlouhodobá finanční aktiva, účasti oceněné ekvivalenční metodou a ostatní účasti, ostatní pohledávky a finanční aktiva	46 137	46 399	31 969	32 400	14 168	13 999
Krátkodobá aktiva	239 644	224 159	120 204	122 730	119 439	101 430
Zásoby	53 601	52 274	48 692	48 768	4 909	3 506
Pohledávky z finančních služeb	66 381	61 549	- 832	- 799	67 213	62 348
Ostatní pohledávky a finanční aktiva	49 250	43 226	21 348	18 764	27 902	24 462
Obchodovatelné cenné papíry a termínované vklady	26 772	37 206	22 211	32 867	4 561	4 338
Peníze a peněžní ekvivalenty	43 449	29 172	28 698	23 034	14 751	6 137
Aktiva držena k prodeji	190	733	88	95	103	638
Aktiva celkem	600 338	564 013	306 246	301 396	294 092	262 616
Pasiva						
Vlastní kapitál	189 912	178 328	146 305	135 954	43 607	42 375
Vlastní kapitál připadající na akcionáře společnosti Volkswagen AG	160 539	151 255	117 489	109 565	43 050	41 690
Vlastní kapitál připadající na poskytovatele hybridního kapitálu společnosti Volkswagen AG	15 155	14 121	15 155	14 121	0	0
Vlastní kapitál připadající na vlastníky společnosti Volkswagen AG	175 694	165 376	132 644	123 686	43 050	41 690
Výsledek připadající na nekontrolní podíly	14 218	12 952	13 661	12 267	557	684
Dlouhodobé závazky	204 552	202 961	86 868	88 316	117 684	114 646
Finanční závazky	122 323	121 737	18 046	21 871	104 277	99 866
Rezervy na peníze	29 672	27 553	29 174	27 104	498	449
Ostatní závazky	52 557	53 671	39 648	39 341	12 908	14 330
Krátkodobé závazky	205 874	182 723	73 073	77 127	132 801	105 596
Finanční závazky	110 476	83 448	- 8 637	- 10 953	119 113	94 401
Obchodní závazky	30 901	28 738	26 836	26 106	4 064	2 631
Ostatní závazky	64 467	70 380	54 869	61 961	9 597	8 418
Závazky související s aktivy drženy k prodeji	31	158	5	12	26	146
Bilanční suma	600 338	564 013	306 246	301 396	294 092	262 616

1 Včetně alokace konsolidačních úprav na divize Automobily a Finanční služby, především vnitroskupinové zápůjčky.

2 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

EMISE CO₂ VOZOVÉHO PARKU NOVÝCH OSOBNÍCH VOZŮ KONCERNU VOLKSWAGEN V EVROPĚ (EU 27+2)
v gramech na kilometr (WLTP)

Vlastní kapitál divize Automobily ve výši 146,3 mld. € k 31. prosinci 2023 byl o 7,6 % vyšší než na konci roku 2022. Hlavními faktory, které k tomu přispěly, byly povzbudivé příjmy ve vykazovaném období a zelené hybridní dluhopisy vydané v srpnu 2023. Dividenda vyplacená akcionářům společnosti Volkswagen AG, nepříznivé vlivy měnového přepočtu, vyšší pojistně-matematické ztráty z přecenění penzijních plánů v důsledku změny diskontní sazby a splacení hybridního dluhopisu s výpovědí v září 2023 vedly naopak ke snížení vlastního kapitálu. Nekomolní podíly, u nichž došlo k výraznému zvýšení, připadaly především na nekomolní podíly akcionářů skupiny Porsche AG a skupiny TRATON. Poměr vlastního kapitálu se zvýšil na 47,8 (45,1) %.

Dlouhodobé závazky byly na úrovni předchozího roku a na konci vykazovaného období činily 86,9 (88,3) mld. €. Dlouhodobé finanční závazky, které jsou součástí této položky, poklesly, a to zejména z důvodu reklasifikace z dlouhodobých do krátkodobých závazků, která odráží kratší zbývající dobu splatnosti. Rezervy na důchody se zvýšily především v důsledku pojistně-matematického přecenění po změně diskontní sazby.

Krátkodobé závazky k 31. prosinci 2023 ve výši 73,1 (77,1) mld. € byly rovněž nižší než v předchozím roce. Krátkodobé finanční závazky činily -8,6 (-11,0) 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 závazky se snížily především z důvodu mimořádné dividendy, která byla schválena v souvislosti s IPO společnosti Porsche AG v prosinci 2022 a vyplacena v lednu 2023. Toto bylo kompenzováno započtením nároku na platbu od společnosti Porsche SE vyplývajícího z druhé tranše kmenových akcií společnosti Porsche AG.

Celková aktiva divize Automobily na konci účetního období 2023 byla ve výši 306,2 mld. €, tj. o 1,6 % více než na konci roku 2022.

Struktura rozvahy v divizi Finanční služby

K 31. prosinci 2023 činila celková aktiva divize finančních služeb 294,1 mld. €, tj. o 12,0 % více než na konci roku 2022. Údaj k datu účetní závěrky odráží implementaci nových pokynů pro účtování pojistných smluv (IFRS 17), což vedlo ke snížení celkových aktiv a závazků. Údaj ke konci roku 2022 byl upraven retrospektivně odpovídajícím způsobem.

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

mil. €	31. 12. 2023	31. 12. 2022 ¹
Osobní automobily		
Dlouhodobá aktiva	149 881	142 467
Krátkodobá aktiva	100 013	105 055
Aktiva celkem	249 894	247 522
Vlastní kapitál	127 684	119 654
Dlouhodobé závazky	69 259	71 632
Krátkodobé závazky	52 952	56 236
Užitková vozidla		
Dlouhodobá aktiva	34 530	34 620
Krátkodobá aktiva	16 237	14 184
Aktiva celkem	50 767	48 804
Vlastní kapitál	15 918	13 804
Dlouhodobé závazky	17 077	16 252
Krátkodobé závazky	17 772	18 748
Power engineering		
Dlouhodobá aktiva	1 631	1 579
Krátkodobá aktiva	3 955	3 491
Aktiva celkem	5 585	5 070
Vlastní kapitál	2 703	2 495
Dlouhodobé závazky	532	432
Krátkodobé závazky	2 350	2 143

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

Dlouhodobá aktiva vzrostla na 174,7 (161,2) mld. €. Majetkové účasti vykazované v ekvivalenci zahrnuté do této položky se zvýšily mimo jiné z důvodů vnitroskupinového převodu účasti ve společnosti Europcar držené prostřednictvím společnosti Green Mobility Holding do divize finančních služeb. Dlouhodobé pohledávky z finančních služeb byly vyšší než v předchozím období.

Krátkodobá aktiva vzrostla o 17,8 % na 119,4 mld. €. Ostatní krátkodobé pohledávky a finanční aktiva zahrnuté v této položce byly vyšší než na konci roku 2022, což bylo mimo jiné způsobeno nárůstem pohledávek z obchodního styku. Na konci účetního období 2023 měla divize Finanční služby peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty ve výši 14,8 (6,1) mld. €. Položka „Aktiva držená k prodeji“ zahrnuje účetní hodnotu aktiv dceřiných společností Volkswagen Financial Services a Porsche určených k prodeji. Položka „Závazky držené k prodeji“ obsahuje především zůstatkové hodnoty příslušných závazků.

49,0 (46,6) % aktiv koncernu Volkswagen připadalo k 31. prosinci 2023 na divizi Finanční služby.

Vlastní kapitál divize Finanční služby činil na konci roku 2023 43,6 mld. €, což je o 2,9 % více než na konci předchozího roku. Poměr vlastního kapitálu klesl na 14,8 (16,1) %.

Dlouhodobé závazky divize Finanční služby se oproti 31. prosinci 2022 zvýšily na 117,7 (114,6) mld. €. Došlo k nárůstu dlouhodobých finančních závazků zahrnutých v této položce. Krátkodobé závazky vzrostly především v důsledku zvýšení krátkodobých finančních závazků. Ostatní krátkodobé závazky a závazky z obchodního styku se oproti předchozímu roku rovněž zvýšily.

Vklady z přímého bankovníctví k 31. prosinci 2023 dosáhly výše 38,8 mld. €, zatímco na konci roku 2022 činily 26,7 mld. €.

RENTABILITA VLOŽENÉHO KAPITÁLU (ROI) A EKONOMICKÁ PŘIDANÁ HODNOTA

Systém finančních cílů koncernu Volkswagen stanoví, že klíčovým prvkem je kontinuální a udržitelné zvyšování hodnoty podniku. Za účelem maximálně efektivního využití zdrojů v divizi Automobily a měření výsledků se již

několik let používá systém hodnotově orientovaného řízení s rentabilitou vloženého kapitálu (ROI) jako relativním výkonnostním ukazatelem a ekonomickou přidanou hodnotou¹ jako absolutním výkonnostním ukazatelem založeným na kapitálových nákladech.

Rentabilita vloženého kapitálu slouží ve strategickém a provozním řízení jako konzistentní cíl. Překročí-li rentabilita vloženého kapitálu tržní sazbu kapitálových nákladů, výsledkem je zhodnocení investovaných aktiv, resp. kladná ekonomická přidaná hodnota. Pomocí konceptu hodnotově orientovaného řízení lze posuzovat výsledek divize Automobily a jednotlivých podniků. Navíc je tak měřitelná výnosnost našich produktů, produktových řad a projektů – například nových závodů.

Komponenty ekonomické přidané hodnoty

Provozní výsledek po zdanění a kapitálové náklady investovaných aktiv určují výši ekonomické přidané hodnoty.

Provozní výsledek dokumentuje ekonomickou výkonnost divize Automobily a představuje veličinu před zdaněním. 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 %.

Součin sazby kapitálových nákladů a průměrných investovaných aktiv odpovídá kapitálovým nákladům. Hodnota investovaných aktiv se vypočítá jako součet aktiv používaných k provozní činnosti (pozemky, budovy a zařízení, nehmotná aktiva, pronajatá aktiva, zásoby a pohledávky) snížený o neúročené závazky (obchodní závazky a přijaté zálohy). Průměrná investovaná aktiva se určují srovnáním stavu aktiv na začátku a na konci vykazovaného období.

Protože koncept hodnotově orientovaného řízení se vztahuje pouze na provozní činnost, nedochází při výpočtu investovaného majetku k zohlednění majetkových účastí nebo investování likvidních prostředků. Úroky z těchto položek jsou obsaženy ve finančním výsledku.

1 Ekonomická přidaná hodnota odpovídá Economic Value Added (EVA®). EVA® je zapsaná ochranná známka poradenské společnosti Stern Value Management.

Výpočet aktuální sazby kapitálových nákladů

Sazba kapitálových nákladů představuje vážený průměr výnosové míry požadované poskytovateli vlastního a cizího kapitálu.

Sazba nákladů vlastního kapitálu se stanoví pomocí modelu oceňování kapitálových aktiv „CAPM“ (Capital Asset Pricing Model). Tento model vychází z úrokové sazby dlouhodobých bezrizikových státních dluhopisů zvýšených o rizikovou prémii investice na akciovém trhu. Riziková premie se skládá ze systematického tržního rizika a specifického rizika podniku. Premie za systematické riziko, které odráží systematické riziko kapitálové investice na akciovém trhu, činí 7,5 %. Specifické riziko podniku – kolísání kurzu prioritních akcií koncernu Volkswagen – je při výpočtu beta faktoru modelováno vůči indexu MSCI World Index. MSCI World Index je pro investory benchmarkem globálního kapitálového trhu.

Sledované období pro výpočet beta faktoru zahrnuje 5 let s ročními hodnotami beta faktoru na týdenní bázi a s následným výpočtem průměru. Pro rok 2023 byl vypočten beta faktor 1,13 (1,15).

Sazba nákladů cizího kapitálu je založena na průměrném úročení korporátních dluhopisů. Protože úroky z cizího kapitálu jsou daňově odčitatelné, je sazba nákladů cizího kapitálu upravena o daňový štít 30 %.

Po vážení na základě pevného poměru mezi tržními hodnotami vlastního a cizího kapitálu vychází pro divizi Automobily za rok 2023 efektivní sazba kapitálových nákladů 8,5 (8,3) %.

SAZBA KAPITÁLOVÝCH NÁKLADŮ PO ZDANĚNÍ V DIVIZI AUTOMOBILY

%	2023	2022
Bezriziková úroková míra	2,7	2,0
Prémie za tržní riziko	7,5	7,5
Prémie za specifické riziko koncernu Volkswagen	1,0	1,1
(beta faktor koncernu Volkswagen) ¹	(1,13)	(1,15)
Sazba nákladů vlastního kapitálu po zdanění	11,2	10,7
Úroková sazba cizího kapitálu	4,3	5,0
Daňový štít	-1,3	-1,5
Sazba nákladů cizího kapitálu po zdanění	3,0	3,5
Podíl vlastního kapitálu	66,7	66,7
Podíl cizího kapitálu	33,3	33,3
Sazba kapitálových nákladů po zdanění	8,5	8,3

1 Upravený údaj za předchozí účetní období.

Rentabilita vloženého kapitálu (ROI) a ekonomická přidaná hodnota ve vykazovaném období

Provozní výsledek po zdanění divize Automobily, včetně poměrné části provozního výsledku čínských společných podniků účtovaných metodou ekvivalence, se v účetním období roku 2023 zvýšil na 15 218 (14 080) mil. €. Růst výrobních nákladů (zejména cen komodit) vyvažoval zejména vyšší objem prodeje vozidel a lepší cenová pozice. Negativní vliv na provozní výsledek ve vykazovaném období mělo dále ocenění reálnou hodnotou derivátů, na které se nevztahuje zajišťovací účetnictví (zejména zajištění komodit) (-3,2 mld. €), na rozdíl od předchozího období, kdy vedlo ke zvýšení zisku o 1,8 mld. €. Vzhledem k tomu, že dopady alokace kupní ceny na výsledek a aktiva není možné ošetřit v rámci operativního řízení, nejsou zde zohledněny.

Hodnota investovaných aktiv ve výši 123 887 (117 402) mil. € se ve vykazovaném období ve srovnání s předchozím rokem značně zvýšila. Rentabilita vloženého kapitálu (ROI) udává dosažený úrokový výnos investovaných aktiv za určité období na základě provozního výsledku po zdanění. Rentabilita vloženého kapitálu dosáhla hodnoty 12,3 (12,0) % díky lepšímu provoznímu výsledku a překročila jak hodnotu z předchozího roku, tak námi požadovanou minimální míru návratnosti investovaného kapitálu ve výši 9 %.

Kapitálové náklady – součin investovaných aktiv a sazby kapitálových nákladů – ve výši 10 491 (9 701) mil. € výrazným způsobem překročily hodnotou minulého účetního období. Lepší provozní výsledek po zdanění, po odečtení kapitálových nákladů investovaných aktiv, vedl ke kladné ekonomické přidané hodnotě ve výši 4 727 (4 379) mil. €.

Další informace k hodnotově orientovanému řízení naleznete na internetové stránce: www.volkswagen-group.com/more-publications pod odkazem „Ukazatele finančního řízení koncernu Volkswagen“.

RENTABILITA VLOŽENÉHO KAPITÁLU (ROI) A EKONOMICKÁ PŘIDANÁ HODNOTA V DIVIZI AUTOMOBILY¹

mil. €	2023	2022 ²
Provozní výsledek po zdanění	15 218	14 080
Investovaná aktiva (průměr)	123 887	117 402
Rentabilita investovaného kapitálu (ROI) v %	12,3	12,0
Sazba kapitálových nákladů v %	8,5	8,3
Kapitálové náklady investovaných aktiv	10 491	9 701
Ekonomická přidaná hodnota	4 727	4 379

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 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

SHRNUTÍ VÝVOJE ČINNOSTI SKUPINY A HOSPODÁŘSKÉ SITUACE

S ohledem na politický a hospodářský vývoj v roce 2023 a transformaci odvětví považuje představenstvo společnosti Volkswagen AG vývoj činnosti a hospodářskou situaci za náročné, ale celkově pozitivní.

Činnost koncernu Volkswagen byla na globální úrovni ve vykazovaném období ovlivněna náročným tržním prostředím, omezenou dostupností dílů a narušením logistického řetězce. V tomto prostředí jsme v uplynulém účetním období dodali zákazníkům 9,2 mil. vozidel, což bylo v rámci námi naposledy předpokládaného koridoru.

Tržby z prodeje skupiny vzrostly o 15,5 % a byly tak na horní hranici očekávaného koridoru.

Provozní výsledek ve výši 22,6 mld. € se pohyboval v rozmezí naší upravené prognózy, a byl tak na úrovni předchozího roku před zahrnutím mimořádných položek.

Náklady na výzkum a vývoj odrážejí naše aktivity týkající se zajištění budoucí životaschopnosti společnosti. Míra nákladů na výzkum a vývoj v divizi Automobily splnila naše upravené očekávání a dosáhla 8,1 %.

Poměr hmotných investic k tržbám divize Automobily byl pod úrovní prognóz a činil 5,4 %.

Čistý peněžní tok ve výši 10,7 mld. € byl více než dvojnásobný oproti minulému účetnímu období, a tedy vyšší než naše upravená prognóza. Pozitivní vliv mělo především výraznější než očekávané snížení zásob na konci vykazovaného období.

Čistá likvidita k 31. prosinci 2023 dosáhla solidní úrovně 40,3 mld. €, což bylo na horní hranici námi očekávaného rozpětí.

Rentability vloženého kapitálu (ROI) v divizi Automobily činila 12,3 %, což bylo v rámci předpokládaného koridoru a podle očekávání tak překročilo námi požadovanou minimální míru návratnosti investovaného kapitálu.

POROVNÁNÍ PROGNÓZY A SKUTEČNOSTI

	Skutečnost v roce 2022 ¹	Původní prognóza na rok 2023	Upravená prognóza na rok 2023	Skutečnost v roce 2023
Vozidla dodaná zákazníkům	8,3 mil.	~9,5 mil.	9,0–9,5 mil.	9,2 mil.
Koncern Volkswagen				
Tržby	279,0 mld. €	10–15% zvýšení	10–15% zvýšení	322,3 mld. €
Provozní ziskové rozpětí před mimořádnými položkami	8,1 %	7,5–8,5 %	v daném rozpětí	7,0 %
Provozní ziskové rozpětí	7,9 %	7,5–8,5 %	v daném rozpětí	7,0 %
Provozní výsledek před mimořádnými položkami	22,5 mld. €	v daném rozpětí	~22,5 mld. €	22,6 mld. €
Provozní výsledek	22,1 mld. €	v daném rozpětí	~22,5 mld. €	22,6 mld. €
Segment osobních vozů				
Tržby	189,3 mld. €	7–13% zvýšení	7–13% zvýšení	218,4 mld. €
Provozní ziskové rozpětí před mimořádnými položkami	7,9 %	8,0–9,0 %	6,5–7,5 %	6,7 %
Provozní ziskové rozpětí	7,7 %	8,0–9,0 %	6,5–7,5 %	6,7 %
Provozní výsledek před mimořádnými položkami	15,0 mld. €	v daném rozpětí	v daném rozpětí	14,7 mld. €
Provozní výsledek	14,6 mld. €	v daném rozpětí	v daném rozpětí	14,7 mld. €
Segment užitkových vozů				
Tržby	39,5 mld. €	5–15% zvýšení	5–15% zvýšení	45,7 mld. €
Provozní ziskové rozpětí	4,0 %	6,0–7,0 %	7,0–8,0 %	8,1 %
Provozní výsledek	1,6 mld. €	v daném rozpětí	v daném rozpětí	3,7 mld. €
Segment power engineering				
Tržby	3,6 mld. €	mírný nárůst	znatelné zvýšení	4,0 mld. €
Provozní výsledek	281 mil. €	nízké kladné trojciferné číslo v mil. €	střední kladné trojciferné číslo v mil. €	366 mil. €
Divize Finanční služby				
Tržby	46,7 mld. €	silné zvýšení	výrazný nárůst	54,1 mld. €
Provozní výsledek	5,6 mld. €	~3,5 mld. €	~4 mld. €	3,8 mld. €
Míra nákladů na výzkum a vývoj v divizi Automobily	8,1 %	~8,0 %	8,0–8,5 %	8,1 %
Míra hmotných investic v divizi Automobily	5,5 %	~6,5 %	6,0–6,5 %	5,4 %
Čistý peněžní tok v divizi Automobily	4,8 mld. €	velmi výrazný nárůst	výrazný až silný nárůst	10,7 mld. €
Čistá likvidita v divizi Automobily	43,0 mld. €	35–40 mld. €	35–40 mld. €	40,3 mld. €
Rentabilita vloženého kapitálu (ROI) v divizi Automobily	12,0 %	12–15 %	12–15 %	12,3 %

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

Volkswagen AG

(STRUČNÉ ZNĚNÍ DLE NĚMECKÉHO OBCHODNÍHO ZÁKONÍKU)

Účetní období roku 2023 bylo ovlivněno složitými podmínkami globálního trhu a transformací odvětví.

ROČNÍ VÝSLEDEK HOSPODAŘENÍ

V účetním období 2023 nebyly vykázány žádné mimořádné položky v souvislosti s problematikou dieselových motorů.

Konflikt mezi Ruskem a Ukrajinou způsobil společnosti Volkswagen AG náklady ve výši 0,1 mld. € (2022: přibližně 1 mld. €), které souvisí ze ztráty při prodeji podílů ve společnosti OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga, což bylo zahrnuto do finančního výsledku.

Tržby meziročně vzrostly o 16,3 % na 92,4 mld. € v roce 2023, a to především díky zvýšení objemu prodeje a příznivějšímu cenově-produktovému mixu. Zahraniční tržby z prodaných výrobků představovaly 53,6 mld. €, resp. 58,0 %. Náklady na prodej se zvýšily o 9,1 % na 86,7 mld. €, mimo jiné v důsledku vyššího prodeje vozidel ve vykazovaném období.

Hrubý zisk z obratu se odpovídajícím způsobem zvýšil na 5,7 (-0,0) mld. €.

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY SPOLEČNOSTI VOLKSWAGEN AG

mil. €	2023	2022
Tržby	92 413	79 491
Náklady na prodej	-86 748	-79 499
Hrubý zisk z obratu	5 665	-8
Odbytové a všeobecné správní náklady	-7 452	-7 292
Čistý ostatní provozní výsledek	64	1 997
Finanční výsledek ¹	9 091	16 825
Daň z příjmů	-1 125	955
Výsledek hospodaření po zdanění	6 243	12 477
Zisk za období	6 243	12 477
Převod nerozděleného zisku z předchozího roku	2	5 774
Zúčtování/převod do nerozděleného zisku	-1 720	-6 230
Nerozdělený zisk	4 526	12 021

1 Včetně položek časového rozlišení.

Čistý ostatní provozní výsledek činil ve vykazovaném období 0,1 mld. €, což je o 1,9 mld. € méně než v předchozím období. Pokles byl způsoben zejména negativními vlivy ocenění a nižšími kladnými výsledky zúčtování zajišťovacích transakcí.

V důsledku přehodnocení a prodloužení životnosti některých pozemků, budov a zařízení došlo ve vykazovaném období k pozitivnímu vlivu na zisk ve výši přibližně 0,4 mld. EUR.

Finanční výsledek se snížil o 7,7 mld. € na 9,1 mld. €, a to zejména z důvodu nižších příjmů z převodů zisku. V předchozím účetním období tato položka zahrnovala příjem ve výši 13,2 mld. € z převodu zisku společností Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, v souvislosti s IPO společností Porsche AG.

Daně z příjmů činily –1,1 (1,0) mld. €. Vyšší daňové náklady ve vykazovaném období byly způsobeny zejména zahraničními srážkovými daněmi a daňovými náklady za předchozí období.

Zisk za účetní období 2023 činil 6,2 mld. € (12,5 mld. €).

MAJETKOVÁ A FINANČNÍ POZICE

Úhrn aktiv k 31. prosinci 2023 činil 197,8 mld. €, což je o 27,5 mld. € méně než v minulém období. Dlouhodobý nehmotný majetek a pozemky, budovy a zařízení se zvýšily o 0,6 mld. €, neboť investice převýšily odpisy. Nárůst finančních aktiv na 145,5 (138,9) mld. € je způsoben různými navýšeními kapitálu.

Za účelem financování reorganizace společností Volkswagen Financial Services podle práva obchodních společností vložila společnost Volkswagen AG ve vykazovaném období do kapitálových rezerv společnosti Volkswagen Financial Services AG, Brunswick, částku ve výši 3,8 mld. €. Za účelem financování kapitálových požadavků společnosti CARIAD SE, Wolfsburg, převedla společnost Volkswagen AG do kapitálového fondu společnosti Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Wolfsburg (Porsche Siebte), částku ve výši 1,5 mld. €. Kromě toho byly do kapitálových rezerv společnosti Porsche Siebte provedeny platby v celkové výši 0,6 mld. € na financování zavedení výroby bateriových článků společností PowerCo SE, Salzgitter. Za účelem financování akvizice majetkového podílu ve výrobci elektromobilů XPeng Inc., Cayman Islands, převedla společnost Volkswagen AG do kapitálového fondu společnosti Volkswagen Finance Luxembourg S.A., Strassen (Volkswagen Finance Luxembourg) částku ve výši 0,7 mld. €. Také ve vykazovaném období provedla Volkswagen AG další platby do kapitálových rezerv společnosti Volkswagen Finance Luxembourg v celkovém objemu 0,5 mld. € na financování založení obchodní činnosti společnosti Scout Motors Inc. v Arlingtonu ve Virginii. Dne 7. června 2023 rozhodla valná hromada akcionářů společnosti Volkswagen Vermögensverwaltungs-GmbH, Wolfsburg, o snížení kapitálových rezerv společnosti o 0,7 mld. €, které byly ve vykazovaném období vyplaceny společnosti Volkswagen AG.

Dlouhodobý majetek dosahoval podílu 78,7 % (65,9 %) z bilanční sumy aktiv.

ROZVAHA SPOLEČNOSTI VOLKSWAGEN AG K 31. PROSINCI

mil. €	2023	2022
Dlouhodobý majetek	155 652	148 516
Zásoby	6 786	7 816
Pohledávky ¹	28 336	59 773
Likvidní prostředky	6 980	9 122
Aktiva celkem	197 754	225 227
Vlastní kapitál	42 193	40 323
Zvláštní daňové rezervy	17	17
Dlouhodobé závazky	29 101	33 717
Střednědobé závazky	44 101	38 647
Krátkodobé závazky	82 342	112 523

1 Včetně nákladů příštích období.

Krátkodobá aktiva (včetně nákladů příštích období) dosáhla k 31. prosinci 2023 hodnoty 42,1 (76,7 mld. €). Hodnota zásob se snížila o 1,0 mld. € na 6,8 mld. €. Kromě poklesu surovin, spotřebního materiálu a dodávek, který lze z velké části přičíst snížení cen drahých kovů v důsledku objemových a cenových vlivů, došlo k poklesu zejména u hotových výrobků a zboží následkem normalizace přepravních kapacit. Pohledávky a ostatní aktiva klesly na 28,3 (59,8) mld. €. Tento pokles připadá na nižší pohledávky z úvěrů a pohledávky z převodu zisku od dceřiných společností, jakož i pokles termínovaných vkladů se splatností delší než tři měsíce bez práva výpovědi. Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty se snížily především kvůli poklesu krátkodobých vkladů s omezeným disponováním k rozvahovému dni.

Vlastní kapitál na konci vykazovaného období činil 42,2 (40,3) mld. €. Podíl vlastního na celkovém kapitálu činil 21,3 % (17,9 %).

Ostatní rezervy se snížily o 0,5 mld. € na 17,1 (17,7) mld. €, zejména v důsledku snížení rezerv na rizika soudních sporů a ostatních rezerv. Rezerva na penze se snížila o 0,7 mld. € na 24,6 mld. €, především v důsledku změny oceňovacích metod; rezervy na daně se snížily o 0,9 mld. € na 2,5 mld. €.

Za snížením pasiv o 27,2 mld. € (včetně položek časového rozlišení) na 111,4 mld. € stojí především nižší úvěrové závazky vůči přidruženým společnostem a závazky z mimořádné dividendy v souvislosti s IPO společnosti Porsche AG, Stuttgart, které byly zahrnuty v údaji za předchozí období.

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 poolingů, se oproti předchozímu roku snížily z -1,2 mld. € na -4,4 mld. €. Úročitelná část cizího kapitálu činila 92,3 mld. € (107,7 mld. €). Vzhledem k politickému a hospodářskému vývoji v roce 2023 a transformaci odvětví považujeme hospodářskou situaci společnosti Volkswagen AG za složitou, nicméně celkově pozitivní, 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 %. Poměr vyplacených dividend je založen na výnosech koncernu po zdanění, které připadají na akcionáře společnosti Volkswagen AG. Výplatní poměr za vykazované období činí 28,3 % a v minulém období dosáhl 29,4 %.

MIMOŘÁDNÍ DIVIDENDA PO IPO SPOLEČNOSTI PORSCHE AG

Z usnesení mimořádné valné hromady společnosti Volkswagen AG ze dne 16. prosince 2022 vyplynula povinnost vyplatit mimořádnou dividendu a vedla k celkovému závazku vůči Volkswagen AG ve výši 9,6 mld. €. Výplata peněžních prostředků byla plánována 9. ledna 2023 a v tento den k ní také došlo.

NÁVRH DIVIDENDY

V účetním období 2023 činil čistý nerozdělený zisk 4,5 mld. €. Představenstvo a dozorčí rada navrhuje vyplatit celkovou dividendu ve výši 4,5 mld. €, tj. 9,00 € na kmenovou akcii, resp. 9,06 € na prioritní akcii.

NÁVRH NA ROZDĚLENÍ ZISKU

€	2023
Rozdělení dividendy na upsaný kapitál (1 283 mil. €)	4 524 029 693,70
z toho: na kmenové akcie	2 655 808 362,00
na prioritní akcie	1 868 221 331,70
Převod do ostatních fondů ze zisku	1 492 829,91
Nerozdělený zisk	4 525 522 523,61

POŽITKY POSKYTNUTÉ ZAMĚSTNANCŮM VOLKSWAGEN AG

mil. €	2023	%	2022	%
Přímé odměny včetně vedlejších peněžních požitků	8 595	69,5	8 231	56,7
Sociální odvody	1 591	12,9	1 510	10,4
Placené doby výpadku	1 273	10,3	1 208	8,3
Zabezpečení na stáří	910	7,4	3 557	24,5
Celkové náklady	12 369	100,0	14 506	100,0

ODBYT

V účetním období 2023 společnost Volkswagen AG prodala celkem 2 162 652 (1 882 535) vozů. Předchozí rok byl ovlivněn zejména omezenou dostupností vozidel v důsledku výpadků dodávek dílů způsobených nedostatkem polovodičů a rusko-ukrajinským konfliktem. Ve vykazovaném období se promítl negativní dopad přetrvávajícího omezení dodávek dílů a narušení logistických řetězců vedoucí ke zpožděním, která se však v průběhu roku podařilo vyrovnat. Podíl zahraničních prodeje dosáhl 64,1 % (64,1 %).

VÝROBA

Společnost Volkswagen AG vyrobila ve vykazovaném období ve svých automobilových závodech Wolfsburg, Hannover a Emden celkem 816 016 vozidel (+22 %). Výroba v účetním období roku 2023 byla negativně ovlivněna výpadky dodávek dílů.

ZAMĚSTNANCI

V závodech společnosti Volkswagen AG bylo k 31. prosinci 2023 (bez zaměstnanců pracujících pro dceřiné společnosti) zaměstnáno celkem 116 063 (116 677) osob; z uvedeného počtu bylo 4 374 (4 452) učňů. Na zkrácený pracovní úvazek pracovalo 7 724 (7 528) zaměstnanců předdůchodového věku.

Podíl žen mezi zaměstnanci činil 18,6 % (18,3 %). Na částečný pracovní úvazek zaměstnával Volkswagen AG celkem 8 110 (7 908) pracovníků. Míra zastoupení zahraničních zaměstnanců činila 6,4 % (6,5 %). Celkem 83,2 % (83,3 %) zaměstnanců společnosti Volkswagen AG ve výrobě absolvovalo odborné nebo doplňkové školení. Podíl absolventů ve stejném období byl 22,8 % (21,9 %). Průměrný věk zaměstnanců v účetním období 2023 činil 45,1 (45,1) let.

VÝZKUM A VÝVOJ

Náklady na výzkum a vývoj společnosti Volkswagen AG, stanovené dle německého obchodního zákoníku, dosáhly v účetním období 4,7 mld. € (4,6 mld. €). V této oblasti bylo ke konci vykazovaného období zaměstnáno 15 422 (+2,5 %) 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 2023 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.“

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.

I naše koncernová strategie NEW AUTO – Mobilita pro budoucí generace usiluje o udržitelnou mobilitu pro současné i budoucí generace.

Nejvýznamnější finanční výkonnostní ukazatele koncernu Volkswagen jsou popsány v kapitole Finanční výkonnost a finanční pozice. 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.

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.

Náš cíl trvale udržitelného utváření mobility pro současné i budoucí generace jsme zakotvili v naší koncernové strategii NEW AUTO. Především iniciativa koncernu zaměřená na ESG, dekarbonizaci a integritu bude toto téma dále rozvíjet.

Proces významnosti se používá k identifikaci a vyhodnocení nejdůležitějších problémů koncernu v oblasti udržitelnosti. Na základě obchodního modelu společnosti Volkswagen AG a jeho sociálních dopadů se zaměřuje na klíčové požadavky ESG, očekávání zúčastněných stran a dodržování právních předpisů a mezinárodně uznávaných standardů výkaznictví.

Společnost provedla v roce 2022 analýzu významnosti. Při přezkoumávání potenciálně významných otázek jsme zvažovali jak externí, tak interní perspektivy společnosti. Na základě tohoto procesu řídicí výbor koncernu pro trvalou udržitelnost klasifikoval jako významné následující oblasti – dekarbonizace, oběhové hospodářství, dodavatelský řetězec a lidská práva, lidé a transformace, rozmanitost a integrita. Určené oblasti zájmu byly v roce 2023 přezkoumány s přihlédnutím k požadavkům německého zákona o náležité péči v dodavatelském řetězci (LkSG – *Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz*) a ke změnám významných ratingů ESG. Na základě tohoto procesu bylo opětovně potvrzeno šest hlavních oblastí zájmu. Tyto oblasti pokrývají většinu požadavků formulovaných v ratingu ESG pro uplatňovaná kritéria hodnocení. Tam, kde je to již možné, je každá prioritní oblast spojena s jasnými cíli a milníky, klíčovými ukazateli výkonnosti (KPI) a příslušnými balíčky opatření. Ukazatele KPI související s ESG, jako je index dekarbonizace a index rozmanitosti, se již dnes odrážejí v odměňování členů představenstva.

Dekarbonizace

Dekarbonizace koncernu a zejména jejího portfolia produktů je významnou součástí koncernové strategie NEW AUTO, kde byla definována jako jedna z hlavních oblastí základní iniciativy. Index dekarbonizace DKI, který měří emise CO₂ a ekvivalentů CO₂ (společně označovaných jako CO₂ekv.) podle jednotlivých značek osobních vozidel a lehkých užitkových vozidel v regionu Evropy (EU27, Spojené království, Norsko a Island), Číny (včetně čínských společných podniků) a USA během celého životního cyklu vozidel, byl stanoven jako jeden z klíčových ukazatelů výkonnosti. V rámci tohoto indexu se fáze používání počítá za 200 tis. ujetých km a s ohledem na hodnoty vozového parku specifické pro daný region, bez zákonných flexibilit. Intenzita emisí CO₂ekv. nabíjení elektromobilů je rovněž vypočtena na základě energetických mixů specifických pro daný region. 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. Index DKI představuje informativní měřicí nástroj, který zajišťuje zveřejnění a ověřitelnost našeho postupu a průběžných výsledků.

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. Greenhouse Gas Protocol vyžaduje přepočtení emisí společnosti v případě nových významných informací nebo v případě změn. Mohou existovat různé důvody pro opakované měření emisí z předchozích let, aby bylo možné jejich správné porovnání s aktuálními emisemi. K těmto důvodům mohou patřit např. strukturální změny ve společnosti. Koncern Volkswagen rozhoduje každý rok o případné změně výpočtu na základě předem stanoveného procesu. Na základě těchto rozhodnutí v současné době pracujeme na přepočtu historických emisí za výchozí roky použitých v současných cílech ochrany klimatu a na jejich auditu.

Do roku 2030 je plánováno snížení DKI o 30 % ve srovnání s výchozím rokem 2018, přičemž výsledná hodnota nebude zahrnovat kompenzace emisí. Ve vykazovaném období činila hodnota DKI v průměru 47,3 t CO₂ekv./vozidlo. To představuje snížení o 0,5 t CO₂ekv./vozidlo v porovnání s hodnotou upravenou pro rok 2022 v důsledku změny předpokladu, z něhož výpočet vychází, například v důsledku prvního zahrnutí posouzení životního cyklu čínských modelů specifického pro daný region.

Oběhové hospodářství

Vzhledem k omezenosti přírodních zdrojů a sociálním a environmentálním důsledkům těžby surovin je klíčovým tématem udržitelnosti zajištění nezávislosti hospodářského růstu na spotřebě zdrojů a rozvoj oběhového hospodářství. Tvůrci politik na mezinárodní i vnitrostátní úrovni se těmito výzvami zabývají a jejich cílem je agresivnější regulace trhů v budoucnu a urychlení transformace směrem k efektivnímu využívání zdrojů a oběhovému hospodářství. Dalším důležitým faktorem oběhového hospodářství v koncernu Volkswagen je pokrok v oblasti dekarbonizace. Širší využití sekundárních materiálů a zavádění uzavřených materiálových cyklů může pomoci dále snížit emise CO₂. Volkswagen si uvědomuje důležitost tohoto tématu, a proto zakotvil téma oběhového hospodářství do strategie koncernu NEW AUTO prostřednictvím základní iniciativy ESG, dekarbonizace a integrity.

Koncern Volkswagen již od počátku vytváří a zavádí koncepty obnovy a recyklace součástí vozidel. Tyto koncepty jsou neustále zdokonalovány a také přizpůsobovány požadavkům e-mobility. V zájmu zintenzivnění našeho úsilí a zajištění přechodu na způsob podnikání orientovaný na uzavřenou smyčku a úsporu zdrojů jsme zavedli sdílení odborných znalostí a zkušeností v rámci koncernu a implementaci projektů a opatření napříč značkami.

Zvyšujeme úsilí zaměřené na využívání recyklovatelných materiálů v projektech výroby vozidel. V současné době se jedná o suroviny ze zbytků z výroby, jakož i o obnovitelné suroviny nebo přírodní vlákna, jako je len, bavlna, dřevo a celulóza, pokud splňují všechny technické požadavky. V budoucnu bude stále více zohledňováno využívání surovin z vozidel s ukončenou životností.

Za účelem zachování recyklovatelných materiálů z elektromobilů otevřel Volkswagen na začátku roku 2021 v Salzgitteru první koncernový pilotní závod na recyklaci vysokonapěťových baterií pro automobily. Cílem projektu je industrializované využití cenných surovin, jako je lithium, nikl, mangan a kobalt.

Více informací o oblastech, na které se zaměřujeme, naleznete v částech integrity a dodržování předpisů, nákup, výroba a zaměstnanci, jakož i v naší zprávě o udržitelném vývoji za rok 2023.

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 nově jmenovaný ředitel pro udržitelnost na úrovni koncernu. Udržitelnost je součástí programu Top 10 na úrovni koncernu a je řízena prostřednictvím strategické řídicí struktury vytvořené v rámci strategie NEW AUTO. 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. Správci fondů na kapitálových trzích považují členství v UNGC za důležitý faktor při rozhodování o investicích do akcií a dluhopisů. Fondy ESG se v posledních letech staly velmi populárními a pro zúčastněné strany nepostradatelnými. 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).

Strategické řízení vztahů se zúčastněnými stranami

Naše 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. V centru naší sítě zúčastněných stran jsou naši zákazníci a zaměstnanci. Na základě průběžné analýzy zúčastněných stran jsme identifikovali dalších osm skupin zúčastněných stran. Některé orgány koncernu – v současné době včetně dozorčí rady a podnikové rady – plní dohledovou a poradní funkci a zároveň působí jako rozhraní mezi interními a externími skupinami zúčastněných stran.

Řízení vztahů se zúčastněnými stranami chápeme jako systematickou interakci s klíčovými zájmovými a zainteresovanými skupinami v rámci společnosti týkající se klíčových témat a cílů naší koncernové strategie NEW AUTO. Naším cílem je otevřená, konstruktivní a také kritická výměna názorů se skupinami zúčastněných stran, které jsou uvedeny v následující tabulce. Chceme podporovat plnění jejich požadavků a očekávání a aktivně formovat ústřední strategické otázky.

Po restartu našich interakčních aktivit v roce 2022 jsme ve vykazovaném období zahájili restrukturalizaci řízení vztahů se zúčastněnými stranami s cílem naslouchat jejich návrhům a doporučením a lépe je v budoucnu integrovat. Vedle tradičních forem interakce, k nimž patří průzkumy a pravidelný dialog se zúčastněnými stranami, budou přidány nové formáty, které vytvoří příležitost pro interaktivní a transparentní diskuse o důležitých, strategických a společensky relevantních tématech udržitelnosti.

ZÚČASTNĚNÉ STRANY KONCERNU VOLKSWAGEN



Rada pro trvalou udržitelnost

Rada pro trvalou udržitelnost na úrovni koncernu má významné postavení. Tento poradní orgán pomáhá koncernu Volkswagen řešit důležité strategické otázky týkající se udržitelnosti a skládá se z mezinárodně uznávaných odborníků z akademické sféry, politiky a společnosti. Tento orgán nezávisle stanovuje své vlastní pracovní metody a oblasti zaměření, má rozsáhlá práva v oblasti výměny informací, konzultací a iniciování kroků a vede pravidelné konzultace s představenstvem, vrcholovým vedením a zástupci zaměstnanců. Funkční období stávajících členů skončilo na konci roku 2022. Ve vykazovaném období jsme zahájili reorganizaci strategie a složení Rady pro trvalou udržitelnost. Další informace jsou k dispozici na webových stránkách Rady pro udržitelnost na adrese www.volkswagen-group.com/sustainability-council.

Korporátní občanství

Jako společensky odpovědná firma s celosvětovou působností se snažíme nepřetržitě ekonomicky stimulovat místní strukturální rozvoj a rovné příležitosti. Vždy jsme věřili v důležitost uznání naší společenské odpovědnosti vůči našim zúčastněným stranám. Hlavním zaměřením našich firemních aktivit v oblasti společenské angažovanosti je podpora budoucích environmentálních, vzdělávacích a komunitních projektů v celé řadě našich provozů po celém světě.

Ochrana životního prostředí a klimatu

Jako jeden z největších výrobců automobilů nese koncern Volkswagen odpovědnost za dopad svých činností na životní prostředí. Na základě strategie koncernu NEW AUTO jsme se více zaměřili na cíle v oblasti ochrany životního prostředí. Prostřednictvím našeho programového prohlášení „goTOzero“ usilujeme o minimalizaci environmentálního dopadu našich produktů po celou dobu jejich životního cyklu – od surovin po ukončení životnosti – a řešení v oblasti mobility, abychom zajistili neporušenost ekosystémů. Dodržování ekologických předpisů, norem a dobrovolných závazků je základním předpokladem naší činnosti.

Zaměřujeme se na čtyři prioritní oblasti činnosti:

> **Klima**

Zavázali jsme se dodržovat Pařížskou dohodu o změně klimatu a usilujeme o dosažení cíle 1,5°C. Důsledně se zaměřujeme na elektrifikaci našich výrobků, dekarbonizaci celého hodnotového řetězce a rozšiřování výroby energie z obnovitelných zdrojů pro zásobování našich závodů a zákazníků. Nejpozději do roku 2050 se chceme stát uhlíkově neutrální společností.

> **Zdroje**

Snižujeme množství potřebných primárních surovin používáním recyklovaného materiálu a obnovitelných surovin. Snažíme se maximalizovat energetickou účinnost a efektivní využívání zdrojů a vytvářet uzavřené smyčky materiálu a vody. Společně s našimi obchodními partnery snižujeme množství přírodních zdrojů využívaných v rámci celého dodavatelského řetězce.

> **Ekosystémy**

Snižujeme škodlivé emise do ovzduší, půdy a vody. Zmírňujeme dopady naší obchodní činnosti na biologickou rozmanitost a ekosystémy a podporujeme projekty na jejich ochranu.

> **Dodržování předpisů v oblasti ochrany životního prostředí**

V oblasti integrity a dodržování předpisů se snažíme být vzorem moderního, transparentního a úspěšného podniku. Používáme efektivní systémy řízení shody s předpisy v oblasti životního prostředí, abychom identifikovali a řídili environmentální rizika a příležitosti po celou dobu životnosti našich řešení v oblasti mobility. Vedeme otevřený dialog se zúčastněnými stranami a jejich očekávání zohledňujeme v našich rozhodnutích.

Organizace ochrany životního prostředí

Koncern Volkswagen přijal environmentální politiku, která obsahuje pokyny k environmentálnímu rozhodování, řízení projektů a péči o životní prostředí. Tímto způsobem byly stanoveny 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 řídicí výbor koncernu pro emise CO₂ a řídicí výbor koncernu pro shodu vozového parku.

Koncern Volkswagen koordinuje činnost značek, 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.

Dosažení souladu s environmentálními zákony a předpisy na všech našich pracovištích je pro Volkswagen nejvyšší prioritou. Dále se řídíme firemními standardy a cíli. Pravidelně školíme své zaměstnance v oblasti ochrany životního prostředí a dodržování předpisů týkajících se životního prostředí. Úkolem systémů řízení dodržování předpisů v oblasti ochrany životního prostředí je zajistit zohlednění environmentálních aspektů a závazků v naší obchodní činnosti. Nedodržování environmentálních závazků, podvody a nezákonné chování jsou považovány za závažné porušení povinnosti dodržování předpisů a jsou odpovídajícím způsobem trestány. Dodržování našeho prohlášení o environmentální politice a dalších environmentálních požadavků koncernu je každý rok předmětem hodnocení, jehož výsledky jsou předkládány představenstvu společnosti Volkswagen AG a představenstvům příslušných značek.

HOLISTICKÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ INTEGRITY A DODRŽOVÁNÍ PŘEDPISŮ

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 zákonů a předpisů musí být pro všechny zaměstnance koncernu samozřejmostí. Z tohoto důvodu zůstávají integrita a dodržování předpisů klíčovými prvky naší nové koncernové strategie NEW AUTO a hlavním tématem v rámci zajištění trvalé udržitelnosti.

Naším cílem je být vzorem a prohlubovat důvěru našich zaměstnanců, zákazníků, akcionářů a partnerů v naši společnost. Naše předpisy, procesy a firemní kultura jsou navrženy tak, aby všichni zaměstnanci vždy byli schopni 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.

Vytvořili jsme komplexní holistický systém řízení integrity a dodržování předpisů (ICMS) na základě programu Together4Integrity (T4I) pro všechny společnosti a značky koncernu, který sdružuje prakticky veškeré aktivity společnosti v oblasti integrity a souladu s předpisy pod jednou střešou. Tento systém je v souladu s pěti principy mezinárodně uznávané iniciativy ECI zaměřené na etiku a dodržování předpisů (Ethics and Compliance Initiative): strategie, řízení rizik, kultura integrity, diskusní kultura a převzetí odpovědnosti. Cílem programu T4I je nejen posílit jednotný systém správy a řízení v oblasti integrity a dodržování předpisů v rámci celého koncernu, ale také rozvíjet kulturu bezúhonnosti. Nezbytnou součástí je vytrvalost v dodržování zásad integrity – bez ohledu na ekonomické nebo sociální tlaky. Program T4I a systém ICMS tak významnou měrou přispívají ke zvyšování trvalé udržitelnosti v koncernu Volkswagen. Podle původního plánu měl být program implementován do roku 2025. Vzhledem k tomu, že zavádění programu bylo již na začátku vykazovaného období v pokročilejším stádiu, než se očekávalo, a že konzistentně vysoké hodnocení otázky integrity v každoročním průzkumu mezi zaměstnanci *Stimmungsbarometer* poukazovalo na úspěch programu, rozhodli jsme se ukončit centralizované řízení a kontrolu programu předčasně již v roce 2023. Odpovědnost za pokračující realizaci a začlenění odpovídajících opatření nyní nesou jednotlivé značky a společnosti koncernu a příslušná oddělení koncernu.

Prioritní oblasti

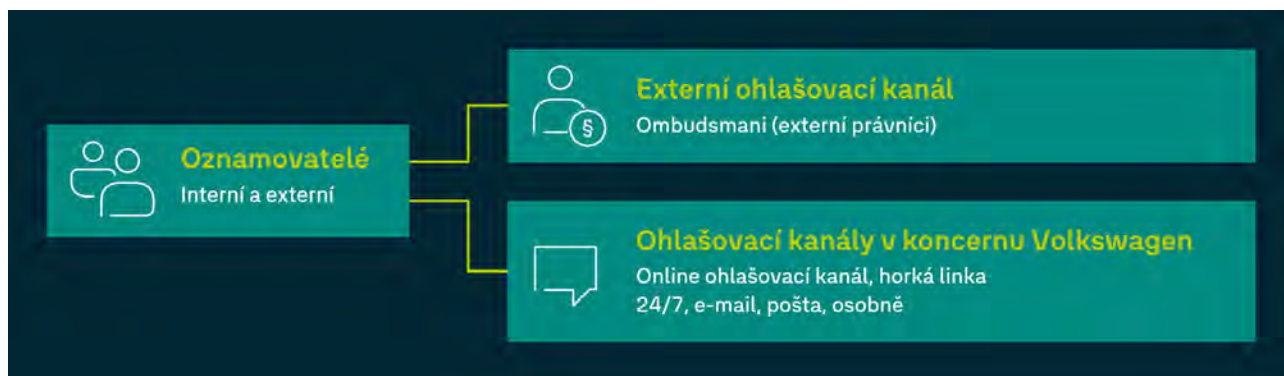
Dodržování pravidel musí být samozřejmostí pro všechny zaměstnance koncernu Volkswagen. Organizace Integrity & Compliance v rámci koncernu zajišťuje v tomto ohledu celosvětovou podporu formou programů, pokynů, procesů a praktických rad. Pomáhá společnostem a značkám koncernu dodržovat pravidla při provozování obchodní činnosti a zajišťovat soulad s platnými zákony a vnitřními předpisy. Jeho práce se mimo jiné soustředí na boj proti korupci a prevenci zpronevěry, podvodů a praní špinavých peněz.

Základem této činnosti je interní posouzení rizik dodržování předpisů (ICRA), které slouží k identifikaci rizik v oblasti dodržování předpisů v rámci koncernu. Na základě rizikového profilu získaného pomocí procesu ICRA jsou pro každou kontrolovanou společnost vypracována a definována opatření pro oblast compliance (dodržování předpisů), která jsou společnosti povinny implementovat v závislosti na klasifikaci jejich rizik. Proces ICRA také stanoví standardy vztahující se ke Kodexu chování (CoC), systému pro oznamovatele (whistleblower), školení a komunikaci v oblasti dodržování předpisů.

Zásady a postupy dodržování předpisů v oblasti lidských zdrojů (HR)

Cílem této klíčové iniciativy je integrovat zásady integrity a dodržování předpisů do standardních procesů řízení lidských zdrojů, jako je nábor, školení, kariérní postup a odměňování (bonusy). Integrita a dodržování předpisů jsou také povinnou součástí každoročního hodnocení zaměstnanců a také předmětem školení zaměstnanců na všech úrovních společnosti.

KANÁLY HLÁŠENÍ PRO OZNAMOVATELE V SYSTÉMU „WHISTLEBLOWER“



Zvyšování povědomí a komunikace

Základem integrity a dodržování předpisů v rámci koncernu Volkswagen je Kodex chování (CoC). 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 od roku 2019 je součástí každé pracovní smlouvy. My i naši zaměstnanci absolvujeme pravidelná povinná školení zaměřená na klíčové aspekty 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. Zvyšování povědomí o tématech dodržování předpisů je podporováno informačními a komunikačními aktivitami, jako jsou osvětové kampaně, filmové a dialogové formáty, zpravodaje a interaktivní hry.

Ústředním bodem podpory v těchto otázkách je informační centrum Compliance Infopoint. Tým centra odpovídá na otázky týkající se compliance, stanovuje interní pokyny a směrnice a poskytuje rady ohledně standardů procesů.

Školení a normy

Útvar Integrity & Compliance koncernu stanovuje prostřednictvím procesu ICMS jednotné standardy pro školení v oblasti 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 zabývají dvěma klíčovými tématy: Kodexem chování a bojem proti korupci.

Ochrana a prevence: Whistleblower systém

Systém pro oznamovatele porušení předpisů („whistleblower“) je ústředním kontaktním místem pro oznamování případů protiprávního jednání ze strany zaměstnanců koncernu nebo přímých a nepřímých 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. Zaměstnanci a 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. 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. Organizace Integrity & Compliance koncernu také podporuje řízení dodržování předpisů v nekontrolních podílech (NCS), tj. společnostech, které nejsou ovládány Volkswagen Group jako většinovým akcionářem. Toto se týká i čínských společných podniků.

Prověrky due diligence obchodních partnerů

V rámci procesu hloubkové kontroly („due diligence“) obchodních partnerů se prověřuje bezúhonnost obchodních partnerů a dodavatelů, zejména s ohledem na rizika korupce a dodržování etických norem. Cílem je identifikovat rizika v rané fázi, vyhnout se rizikovým obchodním partnerům, definovat opatření k minimalizaci rizik a realizovat je ve vztahu k příslušným obchodním partnerům. Pokud to není možné, nenavážeme obchodního vztah nebo jej v mezích zákona ukončíme.

Shoda výrobků

Cílem systému řízení shody výrobků (PCMS) 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 CO₂ a efektivního využívání zdrojů.

Boj proti korupci

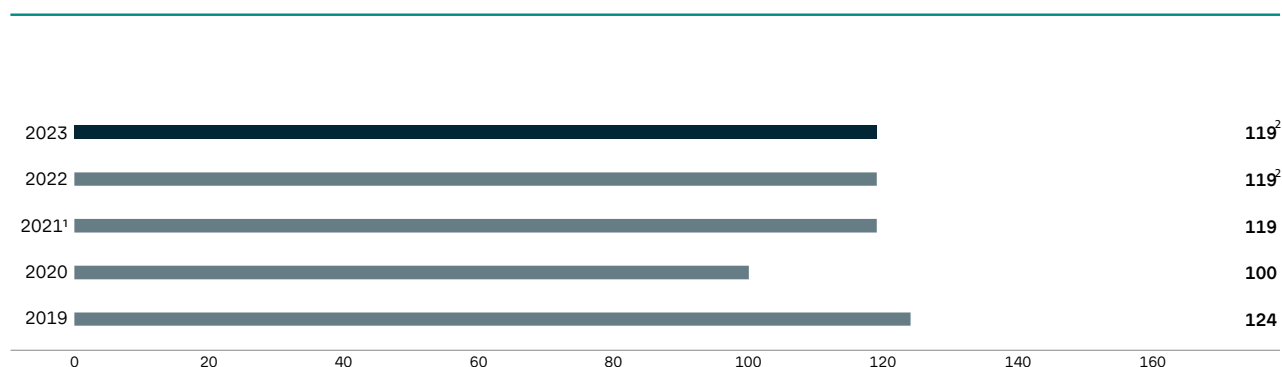
Koncern Volkswagen uplatňuje politiku nulové tolerance vůči aktivní nebo pasivní korupci. To je zakotveno jak v našem interním Kodexu chování, tak v Kodexu chování pro obchodní partnery. Naše kanceláře pro vyšetřování prověří a vyřídí každý hlášený případ porušení našich zásad a dotčeným zaměstnancům jsou uloženy sankce. Součástí boje proti korupci je také organizace povinných školení pro zaměstnance v divizích nebo společnostech, které čelí vysoké míře rizika.

Další informace týkající se integrity a dodržování předpisů a tématu podnikání a lidských práv naleznete ve Zprávě o trvalé udržitelnosti koncernu za rok 2023.

 **WHISTLEBLOWER SYSTÉM**
www.volkswagen-group.com/whistleblowersystem
Tel.: + 49 5361 9 46300
E-mail: io@volkswagen.de

EMISE CO₂ 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 CO₂ vozového parku z NEDC na WLTP.

2 Údaje o CO₂ 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 NEW AUTO 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. Naším cílem je využít synergické efekty napříč celou skupinou a být vzorem v oblasti životního prostředí, bezpečnosti a integrity. 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.

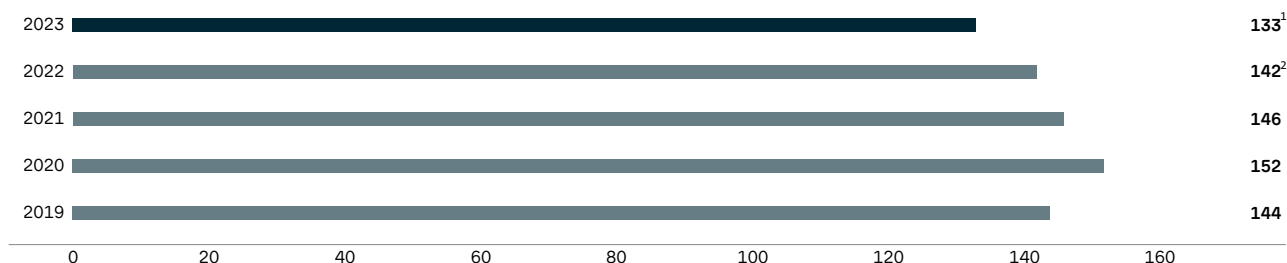
Emise CO₂ vozového parku

V Evropě a ve Spojených státech používáme k hodnocení účinnosti našich opatření ke snížení emisí CO₂ našich vozidel strategický ukazatel emisí CO₂ vozového parku.

Vozový park nových osobních vozů koncernu Volkswagen ve 27 členských státech EU s výjimkou Malty, ale včetně Norska a Islandu (EU27+2), emitoval ve vykazovaném období v průměru 119 g CO₂/km (dle metody WLTP – Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure)¹ v souladu se zákonnými metodami měření. Zákonem stanovený cíl je 122 g CO₂/km (WLTP)¹. Koncern Volkswagen tak s přehledem splnil cíl EU v oblasti emisí CO₂ vozového parku. Veškeré údaje podléhají potvrzení údajů o CO₂ v rámci oficiálního zveřejnění Evropskou komisí. Od roku 2025 dojde ke zpřísnění těchto cílů: Evropská komise tak stanovila cíl snížit emise CO₂ o 15 % ve srovnání s rokem 2021, což odpovídá cílové hodnotě emisí CO₂ našeho vozového parku nových osobních vozů v EU méně než 100 g CO₂/km. Do roku 2030 bylo navrženo snížení o 55 %, což odpovídá cílové hodnotě méně než 50 g CO₂/km. Předpokládáme, že náš nový vozový park osobních automobilů v EU splní cíl pro rok 2025 a překročí cíl pro rok 2030. Pro rok 2035 byl stanoven cíl snížit emise CO₂ u osobních automobilů o 100 %.

EMISE CO₂ 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 a CARB (interní údaje k září 2023).

2 S výhradou potvrzení EPA a CARB (závěrečná zpráva MY22 předložena, ale dosud nepotvrzena).

Vozový park nových lehkých užitkových vozů koncernu Volkswagen v EU emitoval ve vykazovaném období průměrně 187 g CO₂/km (WLTP)¹ v souladu se zákonnými metodami měření. Zákonem stanovený cíl je 204 g CO₂/km (WLTP)¹. Koncern Volkswagen tak s přehledem splnil cíl EU v oblasti emisí CO₂ vozového parku. Veškeré údaje podléhají potvrzení údajů o CO₂ v rámci oficiálního zveřejnění Evropskou komisí. Od roku 2025 dojde ke zpřísnění těchto cílů: Evropská komise tak stanovila cíl snížit emise CO₂ o 15 % ve srovnání s rokem 2021, což odpovídá cílové hodnotě emisí CO₂ našeho vozového parku nových lehkých užitkových vozů v EU méně než 180 g CO₂/km. Do roku 2030 bylo navrženo snížení o 50 %, což odpovídá cílové hodnotě méně než 105 g CO₂/km. Předpokládáme, že náš nový vozový park lehkých užitkových vozidel v EU splní cíl pro rok 2025 a překročí cíl pro rok 2030. Pro rok 2035 byl stanoven cíl snížit emise CO₂ u lehkých užitkových vozů o 100 %. Na trzích ve Spojeném království a Švýcarsku/Lichtenštejnsku splnil vozový park nových osobních automobilů koncernu Volkswagen zákonné požadavky pro vykazované období. Nový vozový park lehkých užitkových vozidel koncernu Volkswagen splnil zákonné požadavky pro vykazované období ve Spojeném království, ale těsně nesplnil požadavky ve Švýcarsku.

Ve Spojených státech se emisní fond, který tvoří koncernové značky Volkswagen osobní vozy, Audi, Lamborghini, Bentley a Porsche, 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 CO₂ dle GHG protokolu (interní údaje k září 2023) pro vozové parky osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v modelovém roce 2023 je 133 g CO₂/km (modelový rok 2022: 142 g CO₂/km). Zákonem stanovený cíl je 122 g CO₂/km (modelový rok 2022: 136 g CO₂/km). Dodržování předpisů GHG a CAFE spolu s externě získanými kredity umožnilo koncernu Volkswagen splnit platné požadavky – s výhradou potvrzení ze strany příslušných úřadů. Údaj uvedený pro modelový rok 2023 rovněž podléhá potvrzení Agenturou pro ochranu životního prostředí (EPA). Pro rok 2025 očekáváme v USA cíl CO₂ přibližně 110 g CO₂/km a předpokládáme, že tento cíl splníme. Do roku 2030 zvýšíme podíl elektromobilů v našem novém vozovém parku tak, aby byl výrazně vyšší než 50 %, čímž splníme cílové rozmezí současné vlády.

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 do roku 2030 nabídnout našim zákazníkům po celém světě cca 50 plně elektrických vozidel na baterie. Do té doby by měla být více než polovina našich nových vozidel po celém světě plně elektrická. Do roku 2030 plánuje koncern Volkswagen elektrifikaci celého svého portfolia modelů – od modelů hromadné výroby 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, jako součást technologické iniciativy Architecture v rámci nové strategie koncernu NEW AUTO. Strategickým cílem uvedení platformy SSP je dále snížit rozptýl 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. Pro splnění budoucích emisních norem budou nezbytná opatření týkající se hnacího ústrojí, jako např. sofistikovanější čištění výfukových plynů nebo mírná hybridizace vozidel, 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. Vyžadujeme 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. Ve vykazovaném období jsme využili nové vedoucí role přidělené jednotlivým značkám v oblasti technického vývoje v roce 2020 za účelem zvýšení efektivity a využití synergií v oblasti variabilních modulů, komponentů, dílů a procesů, k další podpoře vývoje a zajištění konzistentního 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 prostřednictvím výrazného snižování složitosti 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 jsou nová softwarová řešení. Koncern Volkswagen proto ve své strategii NEW AUTO vyhlásil vývoj softwaru za jednu ze svých klíčových cílových kompetencí. Za toto nese odpovědnost naše dceřiná softwarová společnost CARIAD. Jde o vývoj udržitelné, pohodlné, propojené a bezpečné zákaznické zkušenosti při užívání vozidel našich koncernových značek. Společnost CARIAD se snaží nalézat odpovědi na strategické otázky digitalizace a sdružovat odborné znalosti koncernu týkající se softwaru.

Vývojáři společnosti CARIAD pracují v inovačních centrech v Německu, Evropě, Číně a USA. Německá mateřská společnost CARIAD SE zaměstnává přibližně 6 000 specialistů, kteří pracují na vývoji následujících řešení pro koncern:

- > VW.OS, jednotná softwarová platforma pro všechna koncernová vozidla
- > Jednotná architektura elektroniky end-to-end
- > Připojení k jednotné cloudové platformě
- > Infotainment platforma s obchodem s aplikacemi pro externí poskytovatele
- > Asistenční systémy pro řidiče, funkce autonomního parkování a vysoce automatizovaného řízení pro soukromou mobilitu
- > Datové tržiště
- > Nové služby mobility a digitální obchodní modely

V roce 2023 se vývojové týmy společnosti CARIAD ve spolupráci se značkami Audi a Porsche zaměřily na vývoj softwaru pro novou architekturu E³ 1.2, která optimalizuje harmonizaci hardwaru s vozidlovým softwarem firmy CARIAD. Cílem tohoto projektu je nejen zlepšit výkon palubních počítačů vozidel, ale také poskytnout klíčový nástroj pro zavedení nových služeb – i po zahájení výroby vozidla.

Společnost CARIAD již dodává aktualizovatelný software a jeho aktualizace pro stávající generace vozidel, značky a trhy, např. jako součást architektury E³ 1.1, s cílem zajistit bezpečnost a sledovatelnost softwaru.

V dlouhodobém horizontu chce společnost CARIAD spojit všechna svá řešení ve vylepšené, škálovatelné softwarové platformě, která bude k dispozici všem značkám koncernu, a to od segmentu hromadné výroby až po prémiové vozy. To by mělo přinést všem značkám úspory z rozsahu a snížit náklady na rostoucí požadavky na software ve vozidle. V roce 2023 zahájila společnost CARIAD svou přestavbu prostřednictvím rozsáhlého transformačního programu. Nový tým představenstva se rozhodl realizovat pětibodový plán. Cílem je urychlit vývoj a dodávku softwaru pro platformy. Restrukturalizace povede také k užší spolupráci mezi společnostmi CARIAD a koncernovými značkami. V roce 2023 například společnost CARIAD společně s koncernem Volkswagen představila nový přístup k vývoji své architektury E³ 2.0. Ta by měla být základem pro softwarově definovaná vozidla (SDV). Kromě toho bude v budoucnu ve speciálně vytvořeném SDV Hubu sdružen vývoj architektury pro dva projekty vozidel Audi a Volkswagen. Další změny v rámci transformačního programu by měly být realizovány roce 2024.

Architektura E³ 2.0 má také připravit půdu pro budoucí funkce autonomního řízení. Vývoj autonomního řízení je klíčovým prvkem strategie NEW AUTO, přičemž společnost CARIAD je zodpovědná za vývoj částečně a vysoce automatizovaných funkcí řízení (až do úrovně 4) 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). Strategická technologická iniciativa Volkswagen Group Mobility podporuje autonomní řízení ve spojení s novými modely služeb, tj. sdílenou mobilitou v těchto oblastech s využitím robotických kyvadlových minibusů a dodávek.

Společnost CARIAD a značka Volkswagen užitkové vozy budou společně s vývojovými partnery dále podporovat zavádění technologií automatizovaného a autonomního řízení budoucnosti.

Spojení sil se strategickými aliancemi

Cílem naší strategie NEW AUTO 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 v souladu s naším mottem „Mobilita pro budoucí generace“. 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 této souvislosti jsme uzavřeli spojenectví se společností Ford Motor Company. Na začátku června 2020 podepsaly společnosti Ford Motor Company a Volkswagen AG další smlouvy v rámci stávající globální aliance týkající se lehkých užitkových vozidel a elektrifikace. Tyto smlouvy definují mimo jiné základní podmínky pro celkem tři projekty výroby vozidel: městskou dodávku (Ford Tourneo Connect založený na modelu Volkswagen Caddy), středně velký pickup (Volkswagen Amarok založený na modelu Ford Ranger) a nákladní dodávku s užitnou hmotností 1 t. Ford Tourneo Connect a Amarok jsou na trhu již od roku 2022. Nový Transporter oslaví svou světovou premiéru v roce 2024. Společnost Ford bude dále používat modulární platformu pro elektromobily „Modular Electric Drive Toolkit“ (MEB) vyvinutou koncernem Volkswagen pro dva elektrické modely určené pro sériovou výrobu. Cílem spolupráce společností Volkswagen a Ford je dosáhnout takové pozice, která oběma umožní zlepšit konkurenceschopnost, 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 Bosch v rámci Aliance pro automatizované řízení usilují o to, aby částečná i vysoká automatizace řízení byla vhodná i pro segment velkoobjemové výroby. Jejich cílem je vybavit koncernové vozy funkcemi, které umožní řidičům sundat ruce z volantu v době, kdy to z hlediska předpisů bude možné. V rámci aliance obě společnosti spolupracují na vývoji systému hands-free 2. úrovně pro jízdu ve městě, mimo město a na dálnici a systému 3. úrovně, který umožní řidičům občas se nevěnovat řízení na dálnici a zabývat se určitými jinými úkoly.

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. Společnosti také plánují vyvinout špičkové speciálně upravené polovodičové čipy, takzvané systémy na čipu (SoC), v rámci společného podniku pro vložení klíčových funkcí a vlastností vysoce automatizovaného řízení do jediného čipu a integraci těchto čipů do hardwarové a softwarové architektury koncernu.

Společnost CARIAD v roce 2023 vytvořila v Číně nové partnerství s poskytovatelem softwaru ThunderSoft. Cílem společného podniku je nový zákaznický zážitek v oblasti infotainmentu a konektivity.

Kromě toho se společnost CARIAD zavázala k otevřené spolupráci v rámci globální vývojářské komunity. Například 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.

Klíčové ukazatele výzkumu a vývoje

V účetním období 2023 jsme podali celosvětově celkem 5 792 (2022: 5 305) patentových přihlášek vynálezů zaměstnanců, většinu z nich v Německu. Skutečnost, že vzrůstající podíl těchto patentů se týká důležitých špičkových oblastí, podtrhuje inovační sílu naší společnosti. Tyto oblasti zahrnují asistenční systémy řidiče, automatizaci, digitalizaci, konektivitu a alternativní pohonné systémy.

Celkové náklady na výzkum a vývoj divize Automobily ve vykazovaném období činily 21,8 (18,9) mld. €, což je o 15,2 % vyšší výsledek než v předchozím roce; jejich podíl na tržbách divize – podíl V&V – byl v nezměněné výši 8,1 % (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 51,2 (51,4) %. Výdaje na výzkum a vývoj vykázané ve výkazu zisku a ztráty v souladu s IFRS vzrostly na 15,8 (14,3) mld. €.

K 31. prosinci 2023 zaměstnávala naše oddělení výzkumu a vývoje v rámci celého koncernu – včetně čínských společných podniků konsolidovaných ekvivalenční metodou – 59 626 zaměstnanců (+ 1,2 %), což odpovídalo 8,7% podílu na celkovém počtu zaměstnanců.

NÁKLADY NA VÝZKUM A VÝVOJ DIVIZE AUTOMOBILY

mil. €	2023	2022
Náklady na výzkum a vývoj celkem	21 779	18 908
z toho: aktivované vývojové náklady	11 142	9 723
Míra aktivace v %	51,2	51,4
Odpisy aktivovaných vývojových nákladů	5 187	5 144
Náklady na výzkum a vývoj vykázané ve výkazu zisku a ztráty	15 824	14 329
Tržby ¹	268 156	232 392
Náklady na výzkum a vývoj celkem	21 779	18 908
Poměr výzkumu a vývoje	8,1	8,1

1. Upravený údaj za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17).

NÁKUP

Hlavním úkolem funkce nákupu je zajistit úspěch společnosti v oblasti efektivity, udržitelnosti a odolnosti. V roce 2023 bylo hlavní úsilí zaměřeno na zajištění dodávek dílů pro vozidla a optimalizaci nákladů s cílem podílet se na kladném výsledku koncernu. Ceny energií, které v předchozím roce vzrostly, způsobily ve vykazovaném období opět „catch-up“ efekty u našich dodavatelů. Klíčovým úkolem nákupu v rámci koncernu bylo řešení požadavků dodavatelů za účelem zajištění dodávek potřebných komponentů.

Strategie nákupu

Nákupní organizace v rámci koncernu Volkswagen jsou nedílnou součástí koncernové strategie NEW AUTO. 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 odolnosti 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 ke-mobilitě znamená, že nákupní organizace musí přizpůsobit svou síť dodavatelů. Způsob spolupráce koncernu s těmito dodavateli bude formován 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. V tomto ohledu stojí za pozornost především zavedení nové digitální platformy pro interakci s dodavateli a úspěšné propojení meziodvětvové datové sítě Catena-X v roce 2022.

Elektromobilita

Ruku v ruce s technologickým pokrokem se automobilový průmysl rychle vyvíjí a přechází na e-mobilitu. Klíčovým úkolem organizace nákupu je zajistit dodávky a splnit tak trvale rostoucí požadavky vyvolané touto změnou 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 CO₂ 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. To nám má pomoci zajistit dodávky 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 tohoto procesu 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. Naplňujeme strategii digitalizace divize Nákup s konkrétním cílem odstranit nedostatky IT systémového prostředí, ale také zvýšit efektivitu, výkon a budoucí životaschopnost organizace. Počáteční systémy a moduly, jako je cloudový modul pro automatizaci činností nákupu ve fázi projektu vozidla a uznávaný nástroj pro online vyjednávání, již byly implementovány a integrovány do stávajícího systémového prostředí.

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 po celém světě. 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. Součástí tohoto procesu je podpora procesů industrializace našich dodavatelů, monitorování sériové výroby a řízení krizových situací týkajících se dodávek, které mohou vzniknout například v důsledku geopolitických krizí, jako je rusko-ukrajinský konflikt, nebo přírodních katastrof, jako byly záplavy ve Slovinsku. Koncern Volkswagen reorganizuje do budoucna nákup polovodičů zavedením strategického nákupu těchto elektronických součástek. Organizace nákupu proto hodlá převzít přímou odpovědnost za vyjednávání o strategicky důležitých objemech polovodičů, aby zajistila dlouhodobé zásobování a konkurenceschopnost koncernu.

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 sledováním 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 překonávat složité výzvy v dodavatelském řetězci a máme přístup k široké škále 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 potřeba rychle reagovat, zajistila pokračování výroby. Nejistá situace týkající se globálních dodavatelských řetězců přesto vedla k omezené dostupnosti vozidel pro zákazníky, i když v menší míře než v předchozím roce.

Trvalá udržitelnost v dodavatelských vztazích

Úspěšné vztahy s našimi obchodními partnery jsou založeny na dodržování lidských práv, dodržování norem bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, aktivní ochraně životního prostředí a boji proti korupci. Tyto standardy udržitelnosti jsou definovány ve smluvně závazných požadavcích koncernu Volkswagen na trvalou udržitelnost ve vztazích s obchodními partnery (Kodex chování pro obchodní partnery), které byly aktualizovány v roce 2023.

Kodex chování pro obchodní partnery také stanoví, že očekáváme, že obchodní partneři předají takto formulované požadavky dalším článkům v dodavatelském řetězci. Dodržování uvedených požadavků, které jsou od roku 2019 výslovnou podmínkou uzavření smlouvy, kontrolujeme pomocí ratingu udržitelnosti (S-rating) příslušných společností a dodavatelů. To, zda obchodní partner podléhá ratingu, závisí mimo jiné na velikosti společnosti nebo na rizikovém profilu vyplývajícím z typu poskytované služby.

V rámci hodnocení udržitelnosti posuzujeme výkonnost našich dodavatelů z hlediska udržitelnosti na základě informací získaných přímo od dodavatele a procesu hodnocení zohledňujícím odpovídající rizika, který zahrnuje rovněž audit. Ve vykazovaném období bylo provedeno 10 912 hodnocení udržitelnosti (S-rating) dodavatelů. Podíl výnosů, k nimž přispěli dodavatelé s pozitivním S-ratingem, činí 79 % z celkového objemu nákupu. Validace dotazníku i auditu jsou prováděny vybranými poskytovateli služeb. S dodavateli, kteří nesplňují naše požadavky týkající se dodržování standardů trvalé udržitelnosti, obvykle není uzavřena smlouva. Jedním z nejučinnějších nástrojů prosazování kritérií trvalé udržitelnosti je učinit je podmínkou uzavření smlouvy. Stávající rizika v oblasti udržitelnosti a porušování zásad udržitelnosti řešíme systematickým definováním a prováděním nápravných opatření; toto se týká také předvýrobní části 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 také nabízíme školení prostřednictvím internetu. Ve vykazovaném období absolvovalo takové školení více než 7 700 dodavatelů.

Pokud jde o dekarbonizaci, usiluje koncern Volkswagen o neustálé snižování, popř. úplnou eliminaci, emisí skleníkových plynů po celou dobu životního cyklu vozidla. Transformace koncernu na poskytovatele řešení udržitelné mobility a zejména trend směřující k elektromobilitě přesouvají požadovaná opatření z oblasti životnosti vozidla na dodavatelské řetězce a výrobu vozidel a komponentů, a také na likvidaci po skončení fáze užívání vozidel. 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 výrobcí článků. U projektů nových vozidel budou v budoucnu technickým prvkem pro relevantní komponenty pro koncern Volkswagen emise CO₂. To znamená, že našim dodavatelům budou stanoveny závazné cílové hodnoty emisí CO₂; dodavatelé budou povinni kdykoli prokázat shodu. Jedním z příkladů je Scalable Systems Platform (SSP), nová mechatronická platforma, u níž mají baterie stanoven limit CO₂. V zájmu dosažení 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 udržitelného řízení dodávek se také podílíme na ochraně skupin osob, které v kterékoli části našeho dodavatelského řetězce čelí vysokému riziku porušování lidských práv. V roce 2022 jsme implementovali systém zaměřený na lidská práva, abychom v tomto kontextu dosáhli většího dopadu. Naším cílem je identifikovat a řešit problémy, které 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 náležitě 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.

Více informací o ochraně lidských práv naleznete v části Dodavatelský řetězec a lidská práva v naší Zprávě o trvale udržitelném vývoji za rok 2023.

TECHNOLOGIE

Funkce Technologie v rámci představenstva je rozdělena do čtyř pilířů, takzvaných technologických skupin. Tyto zahrnují všechny činnosti související s vývojem, výrobou a nákupem bateriových článků a systémů v rámci technologické iniciativy „Strategie pro články a baterie“, všechna celokoncernová témata v rámci technologické iniciativy „Služby v oblasti nabíjení a energie“, činnosti Volkswagen Group Components a prodej platform a komponentů Volkswagen třetím stranám (Platform Business).

Cílem řízení 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.

Koncern Volkswagen ve svém technologickém plánu formálně stanovil své cíle v oblasti baterií, nabíjení a energie do roku 2030. Cílem plánu zaměřeného 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.

Baterie

Náš pilíř týkající se aktivit v oblasti baterií je rozdělen do dvou oblastí: Centrum excellence a PowerCo. K odpovědnosti Centra excellence patří celokoncernové řízení výroby, nákup a kontrola kvality pro bateriové články a bateriové systémy a recyklace v uzavřeném cyklu. PowerCo má být v budoucnu důležitým dodavatelem článků pro koncern.

V roce 2022 založil Volkswagen svou vlastní společnost na výrobu baterií, PowerCo SE, která bude sdružovat globální aktivity koncernu v oblasti výroby bateriových článků. Z nového evropského centra pro baterie v Salzgitтеру 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 ze dvou klíčových konceptů, s nimiž si klade za cíl vytyčit budoucí standardy v daném odvětví: jednotný článek, který umožňuje flexibilní použití různých chemických látek pro baterie a může být v budoucnu použit až v 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 Salzgitтеру a má být otevřena v roce 2025. První strojní zařízení pro výrobu článků bylo dodáno a instalováno v roce 2023. Vedle závodu v Salzgitтеру se staví druhá továrna na články ve Valencii ve Španělsku. V roce 2023 se společnost PowerCo rozhodla postavit ještě další továrnu na články v St. Thomas v Kanadě. 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 převeze kontrolu nad dalšími fázemi hodnotového řetězce, takže bude moci více ovlivňovat dostupnost, náklady a udržitelnost klíčových surovin a dalších položek. Dodávky surovin jsou zajišťovány pomocí strategie tvořené třemi částmi: dlouhodobé dodavatelské smlouvy, investice u partnerů a nákup na komoditním spotovém trhu, podporovaný finančním zajištěním.

Klíčovou roli při přechodu na e-mobilitu hrají katodové materiály jako jedna z hlavních součástí baterií a důležitý nákladový faktor. Společnost PowerCo a belgická skupina Umicore zabávající se technologií materiálů založily společný podnik IONWAY, jehož cílem je od roku 2025 dodávat katodové a primární materiály do evropských továren na výrobu článků. Oba partneři chtějí do konce tohoto desetiletí vyrábět materiály pro kapacitu bateriových článků 160 GWh ročně. Plánovaná továrna na katody bude postavena v Nysa/Polsko.

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.

V rámci strategického nastavení se koncern zaměřuje na dvě klíčové oblasti. Za prvé, prodej elektromobilů je podporovaný budováním celosvětové rychlonabíjecí 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 zavádí 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 600 000 nabíjecím stanicím po celé Evropě, z níž přibližně 35 000 tvoří rychlonabíjecí stanice ve 27 zemích. Kromě toho zahrnuje portfolio produktů společnosti Elli také celou řadu nabíjecích řešení pro soukromé zákazníky a firmy, od vlastních nabíjecích wallboxů až po flexibilní rychlonabíjecí stanice Flexpole a smart charging řešení. V rámci pilotního projektu, který zahrnuje chytré řízení stacionárních baterií, začala společnost Elli v roce 2023 také obchodovat s elektřinou. Koncern Volkswagen se tak stal první automobilovou skupinou, která obchoduje na energetické burze EPEX Spot.

Volkswagen Group Components

Nezávislý subjekt Volkswagen Group Components (Komponenty) pod záštitou společnosti Volkswagen AG tvoří třetí pilíř funkce Technologie v rámci představenstva. Zaměstnává přibližně 70 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 a systémy regulace teploty v elektrických pohonných jednotkách a bateriové systémy.

Se vstupem do světa e-mobility mohla společnost Volkswagen Group Components systematicky pracovat na optimalizaci elektrického pohonu díky úzké spolupráci mezi produktovým managementem a vývojem. V roce 2023 uvedla nový, vysoce účinný elektromotor APP550, který se vyznačuje vyšším výkonem a lepší účinností. Nový pohonný systém vyvinula společnost Volkswagen Group Components společně s technickým vývojem značky Volkswagen osobní vozy a poprvé byl použit v modelu Volkswagen ID.7. Vyrábí se v závodě Volkswagen v Kasselu.

Segment platform

Čtvrtým pilířem funkce Technologie v rámci představenstva jsou platformy (obchod s třetími stranami), který v rámci celého koncernu sdružuje odpovědnost za prodej platform a komponentů externím společnostem. Tato organizační jednotka je odpovědná za úspěšnou 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. Společnost Ford plánuje do konce desetiletí vyrobit přibližně 1,2 milionu vozidel na bázi MEB pro evropský trh. V roce 2023 automobilka představila Ford Explorer, první model na bázi MEB. Volkswagen také nadále zkoumá možnost uzavřít dohodu o dodávkách komponentů MEB, jako jsou elektromotory a bateriové systémy, s indickou automobilkou Mahindra.

VÝROBA

Naše mezinárodní výrobní síť napříč značkami pokrývá všechny fáze procesu výroby od dodavatele až po výrobní závod a montážní linku, a od továrny až po prodejce a zákazníky. Její trvalá efektivita je předpokladem naší konkurenceschopnosti. Naše schopnost čelit budoucím výzvám se opírá o holistickou optimalizaci, inovace zaměřené na budoucnost, robustní dodavatelské toky a struktury a flexibilitu výrobní sítě. Celosvětová produkce vozidel koncernu Volkswagen, včetně čínských společných podniků, dosáhla v účetním období roku 2023 9,31 mil. kusů, tj. o 6,8 % více než v předchozím roce. Produktivita, včetně čínských společných podniků, vzrostla o 2,5 % ve srovnání s předchozím rokem.

Omezení výroby koncernu v roce 2023 bylo důsledkem nedostatku dílů a narušení dodavatelských řetězců, v poslední době způsobeného záplavami ve Slovinsku. Ke konci vykazovaného období se problémy v oblasti zásobování a výroby zmírnily.

Výrobní strategie „one.PRODUCTION“

Výroba podporuje koncernovou strategii NEW AUTO prostřednictvím své strategie funkční oblasti „one.PRODUCTION“. Zaměřujeme se na transformaci výroby a logistiky s cílem minimalizovat výdaje, zefektivnit procesy a posílit tým.

Hlavním cílem je zvýšit produktivitu a ziskovost. To nám umožní 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 napříč značkami 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.

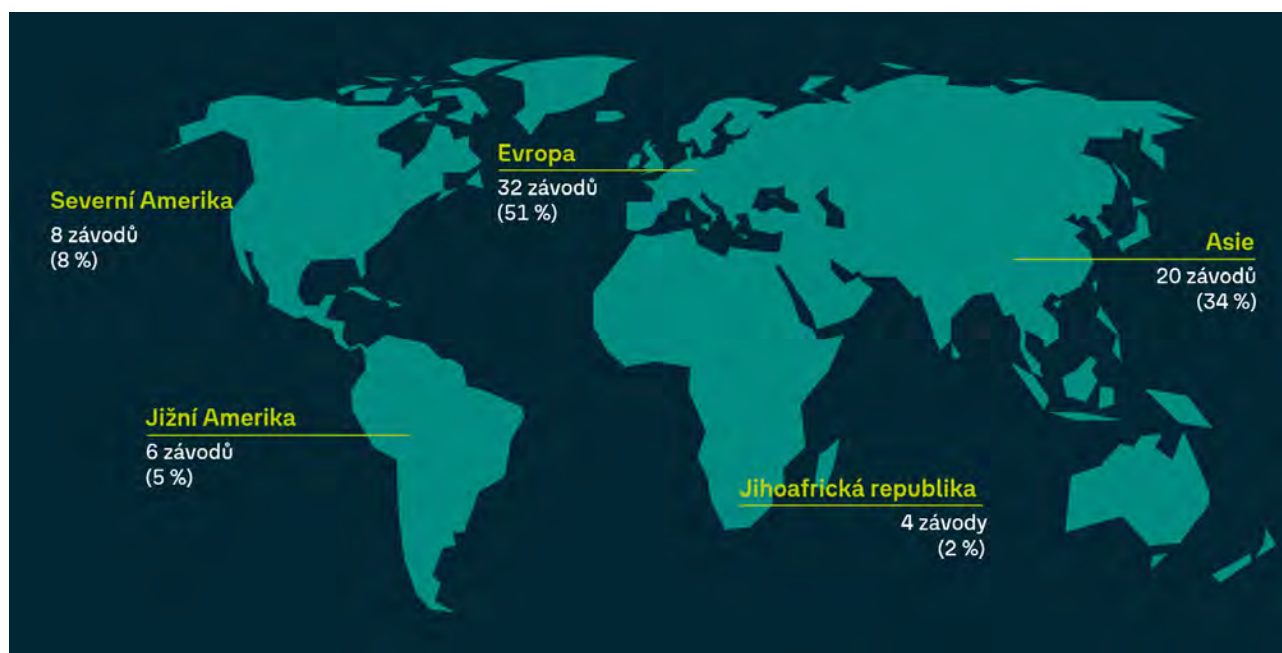
Globální výrobní síť

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 2023 zahájit 44 projektů výroby vozidel, z nichž 16 představovaly nové a nástupnické modely a 28 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 45 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 platformě Modular Electric Drive Toolkit (MEB).

VÝROBNÍ ZÁVODY VOZŮ KONCERNU VOLKSWAGEN

Podíl na celkové produkci v roce 2023 v procentech



Koncern Volkswagen si v rámci své strategie NEW AUTO stanovil cíl stát se jedním z předních světových poskytovatelů trvale udržitelné mobility. Zaměřujeme se na inovativní, efektivní, udržitelná a zákaznický orientovaná řešení v oblasti mobility, která zároveň přispějí dalšímu rozvoji a zvýšení zisku. Základem pro dosažení tohoto cíle je zavedení platformy MEB, která doplňuje naše portfolio o další bateriová elektrická vozidla. Ve Zwickau, první továrně na výrobu plně elektrických vozů koncernu Volkswagen, vyrábíme bateriové elektromobily na bázi MEB od roku 2019. Jedním z příkladů je ID.3 od značky Volkswagen osobní vozy. Portfolio platformy MEB ve Zwickau bylo od roku 2021 rozšířeno o modely CUPRA Born a Audi Q4 e-tron a o model ID.5 značky Volkswagen osobní vozy. Od roku 2023 vyrábí Volkswagen na platformě MEB v Emdenu také model ID.7. Kromě toho používáme plně elektrickou platformu pro prémiové a sportovní značky – Premium Platform Electric (PPE) – v zájmu využití synergií ve výrobě napříč značkami. To znamená, že na konci roku 2023 se elektromobily vyráběly ve 18 závodech v rámci naší celosvětové výrobní sítě.

Nové technologie a digitalizace

V rámci strategie one.PRODUCTION vyvinul koncern metodu „Operační systém 2030+“ – vizi pro továrnu budoucnosti napříč značkami. Důležitým prvkem a předpokladem dosažení této vize je digitalizace směrem k autonomním továrnám. Digitální transformace tak formuje budoucí vývoj našich procesů a datového ekosystému. Související přechod na vývoj softwaru orientovaného na tok hodnot a produkty v rámci koncernu přináší větší zaměření a rychlost při implementaci řešení. Celkově již máme k dispozici více než 69 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 pro dodávky dílů odděleními plánování. 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).

V roce 2023 Volkswagen pokračoval v podpoře datové sítě Catena-X, prvnímu otevřenému kolaborativnímu datovému prostoru pro automobilový průmysl. Prostřednictvím sítě Catena-X koncern Volkswagen spolu s ostatními výrobci a dodavateli po celém světě utváří budoucnost dodavatelského řetězce v automobilovém průmyslu.

Cílem je vybudovat globální datový ekosystém pro automobilový průmysl se sdílenými hodnotami ohledně spolupráce, datové suverenity a důvěry. Sledovatelnost materiálu spolu s komplexním řízením poptávky a kapacity a detailním řízením problematických oblastí jsou příkladem toho, jakým způsobem hodláme zvýšit efektivitu našich závodů a zároveň splnit budoucí požadavky dodavatelského řetězce. V roce 2023 jsme začali používat první aplikace pro správu dat partnerů v dodavatelském řetězci. Další řešení, například pro cykly kvality a řízení nedostatku materiálů, budou následovat v roce 2024.

Koncern Volkswagen systematicky ověřuje digitální a inovativní technologie v rámci pilotních projektů a následně je zavádí do výroby a logistiky. Koncern tak může plně využít potenciál úspory nákladů v hodnotovém řetězci a dosáhnout flexibilnější možnosti implementace a zlepšení kvality. Cílem digitální transformace výroby a logistiky je zjednodušit celý procesní řetězec, co nejlépe využít nové technologie a zavést autonomní procesy. V roce 2023 se inovace zaměřovala na počítačové vidění, rozšířenou realitu, vytěžování procesů („process mining“), robotiku s využitím umělé inteligence a tzv. generativní umělé inteligenci (GenAI). Umělá inteligence se používá například na vlastní platformě počítačového vidění koncernu Volkswagen k provádění úkolů, jako je hodnocení složitých obrazů v rámci provozního výrobního procesu, a je kontinuálně převáděna na další místa napříč značkami. Zároveň probíhá hodnocení a testování možností využití GenAI napříč odděleními a značkami.

Továrna s nulovým dopadem na životní prostředí

Se svou strategií funkční oblasti „one.PRODUCTION“ plánujeme výrobu zítřka. Je třeba věnovat mimořádnou pozornost využívání zdrojů a úrovni emisí v závodech koncernu Volkswagen. V programu „Zero Impact Factory“ vyvíjíme konkrétní kroky směrem k udržitelnější výrobě, vedené vizí továrny, která nemá žádný nepříznivý dopad na životní prostředí. Značky používají metody měření a nástroje řízení vyvíjené pro tento účel od roku 2022. Díky nim jsme schopni zaznamenávat a snižovat kvantitativní dopad našich výrobních závodů na životní prostředí, zejména v oblastech vyžadujících opatření na ochranu klimatu a hospodaření s energiemi, emisemi, vodou a odpadem. 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. V roce 2023 jsme dosáhli dalšího důležitého milníku. V rámci interní testovací fáze nyní měříme 22 kvantitativních environmentálních ukazatelů – včetně emisí CO₂, emisí vznikajících při použití rozpouštědel, požadavků na sladkovodní ekosystémy, zátěže odpadních vod a různých typů odpadu – ve všech závodech, kde vyrábíme osobní automobily a lehká užitková vozidla, a v závislosti na environmentální relevantnosti převádíme tyto ukazatele na body vlivu na životní prostředí. To znamená, že jsme schopni porovnávat dopady na životní prostředí mezi sebou a zavádět opatření ke snížení zátěže zaměřená přesně na ty oblasti, ve kterých můžeme dosáhnout největšího pozitivního dopadu na životní prostředí. Pro každý závod používáme kontrolní seznam k průběžnému přezkoumávání stavu implementace dalších 143 environmentálních kritérií. Odpovídající opatření zahrnují například projekty a opatření zaměřená na udržení biologické rozmanitosti, zavedení ekologicky šetrné mobility zaměstnanců a podporu oběhového hospodářství.

Od roku 2025 má metoda Zero Impact Factory nahradit stávající systém klíčových výkonnostních ukazatelů (KPI), který měří snížení dopadu výroby na životní prostředí (UEP). To představuje posun od řízení založeného čistě na ukazatelích výkonnosti pro konkrétní vozidla ke snižování dopadu našich výrobních procesů na životní prostředí v absolutních hodnotách. Naším cílem je dosáhnout statusu s nulovým dopadem na životní prostředí u všech našich závodů na výrobu osobních a lehkých užitkových vozidel do roku 2050.

V zájmu podpory těchto programů jsme začali od poloviny roku 2019 na všech výrobních závodech po celém světě zavádět interně vyvinutý systém řízení, který propojuje hlavní otázky dodržování předpisů s klíčovými otázkami environmentálního řízení. Tento systém řízení compliance v oblasti ochrany životního prostředí (ECMS) je základem pro dodržování všech externích a interních zásad a předpisů týkajících se životního prostředí.

Zavedení systému ECMS se zpočátku soustředilo na hlavní výrobní a vývojové závody, přičemž ve druhém kroku bylo rozšířeno i na společnosti koncernu, jejichž obchodní činnost představuje nižší riziko pro životní prostředí. Ve vykazovaném období jsme nadále aktivně podporovali, monitorovali a sledovali proces zavádění systému a souvisejícího poradenství.

Podporujeme vytváření sítí kontaktů a komunikaci mezi značkami po celém světě, abychom využili synergické efekty. Naši odborníci na životní prostředí se pravidelně setkávají v pracovních skupinách. Kromě toho zajišťujeme pro manažery a zaměstnance specifická školení na téma ochrany životního prostředí.

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 prostřednictvím systému Maßnahmen@Web sledováno a zdokumentováno přibližně 1 540 implementovaných opatření v oblasti životního prostředí a energetiky. Tato opatření slouží ke zlepšení infrastruktury a procesu výroby osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel a tvoří např. součást indexu dekarbonizace (DKI). Tyto aktivity mohou mít pozitivní vliv na environmentální ukazatele koncernu a často bývají přínosné i z ekonomického hlediska.

Logistika s nulovým dopadem

V rámci společné iniciativy „Zero Impact Logistics“ spolupracují oddělení logistiky koncernu a jednotlivých značek na dosažení cílů environmentální mise goTOzero. Nepřetržitou optimalizací dopravní sítě a logistických procesů – například prostřednictvím digitalizace – můžeme eliminovat zbytečné zásilky a snížit emise. Současně také zkoumáme, testujeme a urychlujeme využívání nových nízkoemisních technologií pro přepravu výrobních materiálů a vozidel.

Mezi opatření přijatá koncernem Volkswagen k dosažení cíle budoucí uhlíkově neutrální logistiky patří například přesun zásilek ze silnice na železnici a téměř úplné vyloučení emisí CO₂ díky využívání zelené elektřiny v železniční dopravě v Německu a dalších zemích ve spolupráci s železničními společnostmi. Koncern také přepravuje vysokonapěťové baterie pro elektrická vozidla ekologickým a efektivním způsobem, například v závodech na výrobu komponentů Volkswagen v Braunschweigu. Zde jsou baterie plně automaticky nakládány na vlaky poháněné obnovitelnou energií, které je odvázejí do závodu Volkswagen ve Zwickau.

Koncernová divize logistiky využívá k přepravě vozidel přes severní Atlantik dvě roll-on/roll-off (RoRo) charterové lodě poháněné zkapalněným zemním plynem (LNG). Na konci roku 2023 začalo postupné zavádění dalších čtyř nákladních lodí pro přepravu automobilů poháněných LNG, které postupně nahradí konvenční lodě. 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. Z dlouhodobého hlediska vidí logistika koncernu další potenciál ke snížení emisí CO₂ ve využití jiných alternativních paliv.

Na evropských námořních trasách provozuje logistika koncernu trvale dvě charterové lodě poháněné biopalivem. Toto palivo vyrobené z použitých kuchyňských olejů a tuků produkuje méně CO₂ než konvenční fosilní paliva. 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 a kterou důsledně uplatňujeme v rámci strategie i procesu výroby.

V rámci své strategie NEW AUTO jsme představili strategické základní iniciativy pro Čínu jako největší jednotný trh a Severní Ameriku jako trh s největším růstovým potenciálem vzhledem k jejich značnému strategickému významu pro koncern Volkswagen. Z koncernové strategie vychází naše nová strategie funkční oblasti nazvaná NEW SALES 2030, která je základem transformace našich prodejních aktivit směrem k pozici poskytovatele řešení v oblasti mobility. Strategie NEW SALES 2030 by měla umožnit ještě pružněji a cíleněji reagovat na přání našich zákazníků a využít potenciál pro další příjmy, například prostřednictvím digitálních obchodních modelů.

V rámci strategie NEW AUTO dosáhl koncern Volkswagen v červenci 2022 dalšího milníku technologické iniciativy Volkswagen Group Mobility uzavřením transakce se společností Europcar. Tato úspěšná společná akvizice se dvěma partnery konsorcia je důležitá pro růst koncernu Volkswagen v oblasti služeb VoD (vehicle-on-demand). Europcar se má stát základním kamenem produktového portfolia, 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 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 našich zákazníků 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 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 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. Nadprůměrné hodnocení loajality zákazníků mají také značky Audi a Škoda. 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. Značky Volkswagen osobní vozy a Audi zlepšily v roce 2023 ukazatel nově získaných zákazníků, zatímco u značek Škoda a Porsche zůstaly hodnoty ukazatele na úrovni předchozího roku.

Na hlavních evropských trzích se image značky a důvěra ve značku Volkswagen osobní vozy v roce 2023 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 do roku 2030 nabídnout našim zákazníkům po celém světě cca 50 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 štihlé systémy a cloudová IT řešení.

Předplatné vozů

Společnost Volkswagen Financial Services AG rozšířila v roce 2023 portfolio služeb mobility nabízených koncernem 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.

Platforma mobility společnosti Volkswagen Financial Services AG neustále rozšiřuje své portfolio služeb mobility pro koncernové značky. Její řešení nabízejí využití vozidel na cokoliv od minut až po celé roky. Za pozornost stojí především rozšíření flexibilních produktů týkajících se předplatného, které v roce 2023 probíhalo podle plánu. V Německu bylo portfolio rozšířeno o značku Škoda. V září 2023 byla spuštěna předplatitelská služba Volkswagen Abonnement, která je také nabízena prostřednictvím EMG pro značku osobních vozů Volkswagen 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 stoupl o 7,3 %, tvořili komerční fleetoví zákazníci 21,4 (18,8) % z celkového počtu registrací vozidel. Podíl koncernu Volkswagen v tomto zákaznickém segmentu vzrostl na 47,0 (43,5) %. Mimo Německo činil podíl koncernu na registracích vozidel fleetových zákazníků v Evropě 27,6 (25,7) %. 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 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. Vzhledem k transformaci koncernu z výrobce vozidel na předního globálního poskytovatele udržitelné mobility se naše softwarová společnost CARIAD zabývá vývojem budoucí softwarové architektury pro naše vozy. Díky výsledným službám konektivity budeme zároveň moci využít synergie v oblasti poprodejních služeb napříč všemi 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 vlastních skladů dokážeme zajistit zásobování téměř všech našich autorizovaných servisů po celém světě do 24 hodin. V důsledku narušení dodavatelských řetězců během vykazovaného období jsme v některých případech nedokázali plně zaručit včasné dodání náhradních dílů.

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 zlepší zákaznický zážitek.

I naše celosvětová obchodní činnost spojená s užitkovými vozy se pyšní kvalitou výrobků a zaměřením na zákazníka. Naš 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 smlouvy o poskytování servisních služeb nabízejí zákazníkům vedle vysoké kvality také vysoký stupeň jistoty. 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 spokojeni a zůstávají loajální zejména v případě, že náš výrobek nebo služba splní nebo dokonce předčí jejich očekávání. Pro kvalitu vnímanou zákazníkem 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 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.

Strategie řízení kvality koncernu

Pravidelně revidujeme strategii funkčních oblastí „New Quality“ a koordinujeme ji s koncernovými značkami. Své aktivity přizpůsobujeme našemu cíli vyjádřenému v novém mottu: „Naším cílem je nabízet vynikající produkty a služby a zajistit tak spokojenost zákazníků.“ Strategie koncernu NEW AUTO stanoví nové parametry pro transformaci koncernu na softwarově zaměřeného poskytovatele mobility. Vzhledem k tomu se naše strategie kvality 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.

Dodržování zákonů a předpisů

Soulad našich výrobků s právními a regulačními předpisy je v naší práci prvořadý. V rámci svých procesů využíváme princip vícenásobného ověřování několika stranami, který zahrnuje vzájemnou spolupráci a kontrolu jednotlivých organizačních jednotek. 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.

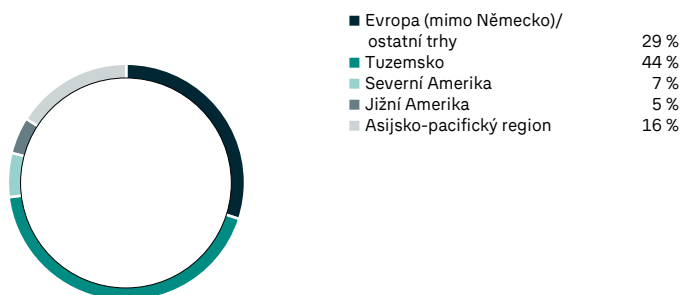
Abychom zajistili, že vnímaná kvalita našich vozidel bude na úrovni srovnatelné s našimi konkurenty, zohledňujeme při auditech vozidel potřeby regionálních zákazníků. Každá značka spolupracuje s jednotlivými regiony při rozhodování o tom, jak bude výrobek na daném trhu umístěn. Tímto způsobem posilujeme odpovědnost značek. Pro všechny značky a regiony platí jednotná měřítko kvality, aby audit vozidel poskytoval srovnatelné výsledky. Tato měřítko 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 světových soukromých zaměstnavatelů. K 31. prosinci 2023 jsme měli, včetně čínských společných podniků, celkem 684 025 zaměstnanců. Tento počet znamená nárůst o 1,2 % ve srovnání s koncem roku 2022. Poměr zaměstnanců koncernu v Německu a v zahraničí byl v minulém roce poměrně stabilní; na konci roku 2023 pracovalo v Německu 298 687 (293 862) zaměstnanců.

ZAMĚSTNANCI PODLE TRHU

v procentech, k 31. prosinci 2023



Strategie lidských zdrojů a zásady politiky lidských zdrojů

Pro koncern Volkswagen je transformace pracovní síly jedním z ústředních témat koncernové strategie NEW AUTO. Toto téma jsme také začlenili do naší celokoncernové iniciativy Lidé a transformace („People & Transformation“). Koncernová strategie lidských zdrojů „Transform to Tech“ hraje v tomto kontextu klíčovou roli pro tři skupiny našich značek – Core, Progressive a Sport & Luxury. Tato strategie také umožňuje koncernu Volkswagen pokračovat v uplatňování klíčových a ověřených přístupů v oblasti politiky lidských zdrojů. Patří mezi ně výrazné zaměření zainteresovaných stran na správu a řízení podniku, rozsáhlá účastnická práva zaměstnanců, možnosti vzdělávání zaměřené na budoucnost a zásada dlouhodobého zaměstnání dosaženého prostřednictvím jak systematického udržování zaměstnanců, tak spravedlivého a transparentního systému odměňování.

Koncernová strategie lidských zdrojů („Group People Strategy“) současně nastavuje inovativní trendy. Je třeba systematicky zlepšovat zkušenosti zaměstnanců, posilovat týmy jako nejdůležitější jednotky v rámci organizace společnosti a rozvíjet moderní formy práce, jako jsou agilní metody. Naším cílem je stát se atraktivnějším zaměstnavatelem a posunout výkonnost naší organizace na novou, vyšší úroveň.

V naší koncernové strategii lidských zdrojů jsme identifikovali různé dimenze, pomocí kterých se snažíme řešit potřeby a očekávání zaměstnanců holistickým způsobem. Tyto čtyři dimenze společně tvoří pracovní zkušenost, uspokojení z práce, a v neposlední řadě pracovní úspěch a integraci skupiny do společnosti.

1) „Já“ (Me@Volkswagen): Snažíme se systematicky zlepšovat zkušenost zaměstnanců a zajistit, aby všichni zaměstnanci měli co nejlepší podmínky pro výkon své práce. Vedle dostupností moderního pracovního vybavení a nástrojů specifických pro plnění konkrétních úkolů sem patří i omezení zbytečné byrokracie a příliš složitých procesních kroků, nejmodernější pracovní prostory, příležitosti k 360° zpětné vazbě, individuální koučink v oblasti zdraví a možnosti dalšího vzdělávání přizpůsobené na míru jednotlivcům.

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. Tyto formy vyžadují, aby se kancelářské prostředí a pracovní metody přizpůsobily a usnadnily spolupráci a flexibilní práci. Totéž platí pro příležitosti k digitální spolupráci.

3) „My všichni ve společnosti Volkswagen“ (All of us@Volkswagen): Sedm formulovaných zásad chování koncernu Volkswagen definuje základní hodnoty, které jsou společné všem značkám a společnostem koncernu: Neseme spoluodpovědnost za životní prostředí a společnost; Jsme upřímní a ozvěme se, když něco není v pořádku; Inovujeme; Podporujeme rozmanitost; Jsme hrdí na svou práci; „My“ namísto „Já“; Držíme slovo. Cílem naší firemní kultury je vytvořit pocit sounáležitosti mezi našimi zaměstnanci – jedná se o důležitý aspekt, který nabývá na významu zejména v době změn a v prostředí, které je čím dál rozmanitější. Věříme v důležitost spravedlivého systému odměňování, který podtrhuje naši image atraktivního zaměstnavatele. Je navržen tak, aby zaměstnance motivoval a vyjadřoval naše ocenění výkonu každého jednotlivce. Kromě toho musíme posílit postavení vedoucích pracovníků, aby podporovali transformaci zaměřením na stanovené cíle a tím, že půjdou ostatním příkladem. Celokoncernové aktivity, jako je týmový dialog a program vzorových příkladů, motivují zaměstnance k tomu, aby diskutovali o zásadách chování koncernu a začlenili je do všech pracovních procesů. V programu vzorových příkladů manažeři všech značek společně se svými zaměstnanci usilují o zlepšení firemní kultury.

4) „Volkswagen ve společnosti“ (We@Volkswagen a svět kolem nás): Jsme si vědomi toho, že bez dlouhodobé sociální legitimacy 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. Společně s nimi také neseme odpovědnost nad rámec naší hlavní činnosti – například prostřednictvím nadační práce a firemního dobrovolnictví (zapojení zaměstnanců). Naš společenský závazek se týká různých témat, od vzdělávání po kulturu, rozmanitost, kulturu historické odpovědnosti, opatření v oblasti klimatu a ochrany životního prostředí a různé závazky vůči místní komunitě.

Transformace nás přivedla na dlouhou cestu změny a obnovy. Je pro nás důležité pravidelně kontrolovat, zda dodržujeme 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: Tento ukazatel je určen na základě odpovědí respondentů v průzkumu mínění *Stimmungsbarometer* na otázku, zda vnímají příslušnou společnost jako atraktivního zaměstnavatele. Průzkumu mínění se provádí mezi většinou zaměstnanců koncernu. Cíl pro rok 2025 činí 89,1 z celkového počtu 100 indexových bodů. Ve vykazovaném období bylo dosaženo skóre 86,0 indexových bodů, což znamená, že cíl pro rok 2023 ve výši 88,8 indexových bodů nebyl splněn. V předchozím roce bylo dosaženo skóre 86,6 bodu. V případě společnosti Volkswagen AG činila hodnota za rok 2023 84,7 (87,1) indexových bodů.
- > Index diverzity: V rámci našeho koncernového systému řízení rozmanitosti využíváme tento strategický ukazatel k vykazování trendů týkajících se podílu žen v managementu a internacionalizace vrcholového managementu jako procenta celosvětové aktivní pracovní síly (tj. celkové pracovní síly s výjimkou odborných stážistů a zaměstnanců v pasivní fázi částečného odchodu do penze), vyjma zaměstnanců ve fázi čerpání dluhopisů časových aktiv. Tento ukazatel podporuje zejména cíle koncernové strategie lidských zdrojů, která má přispět k příkladnému vedení a podnikové kultuře. Podíl žen ve vedení, tj. managementu, senior managementu a vrcholového managementu (včetně členů představenstva koncernu), činil v roce 2023 19,2 %, což je o 1,9 procentního bodu více než v předchozím roce. Rádi bychom tento ukazatel zvýšili na 20,2 % do roku 2025. Naším cílem je zvýšit úroveň internacionalizace v top managementu, nejvyšší z našich tří úrovní vedení, na 25,0 % do roku 2025; v uplynulém účetním období byla tato úroveň 25,6 (23,4) %. Údaje o podílu žen ve vedení a internacionalizaci vrcholového vedení mají v indexu rozmanitosti stejnou váhu a jako hodnota indexu 100 jsou vždy stanoveny údaje za rok 2016. Pro rok 2023 jsme plánovali zvýšit tento index na 142. Tento cíl byl překročen s dosaženým skóre 154 (140).

- > Stav implementace strategického plánování lidských zdrojů: Provozní plánování lidských zdrojů doplňuje strategické plánování, které do plánování vnáší kvalitativní, dlouhodobé a strategické hledisko. Umožňuje obchodním jednotkám včas identifikovat přebytky a nedostatky z hlediska kvality a kvantity a vypracovat nezbytné požadavky na kvalifikaci, odbornou přípravu a restrukturalizaci na podporu transformace. V zájmu zmapování pokroku v oblasti strategického plánování lidských zdrojů měříme procento aktivní pracovní síly zahrnuté do strategického plánování od roku 2023. Shromážděná data ukázala pokrytí 34,3 %, což bylo těsně pod cílovou hodnotou 35 %.
- > Počet hodin školení na zaměstnance: Vzhledem k transformaci automobilového průmyslu nás čeká největší proces změny kultury a odborných znalostí v celé historii koncernu. Vzhledem k tomu se důležitým faktorem úspěchu zaměstnanců stávají individuální příležitosti ke změně. Koncern Volkswagen využívá úspor z rozsahu prostřednictvím digitalizace a vzdělávací platformy Degreed, která bude postupně zaváděna v celém koncernu, a rozšiřuje tak přístup k příležitostem v oblasti vzdělávání. Cílem je zvýšit průměrný počet hodin školení na zaměstnance koncernu – v přepočtu na aktivní pracovní sílu (tj. vyjma zaměstnanců ve fázi čerpání dluhopisů časových aktiv) – o 35 %, tj. 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 vypuknutí pandemie covidu-19, která dočasně omezila vzdělávací aktivity v letech 2020 a 2021. Cílová hodnota pro vykazované období byla 24,0 hodin. Tento cíl nebyl splněn, neboť průměrná dosažená hodnota na zaměstnance byla 22,1 hodin.

Vzdělání a profesní rozvoj

Schopnost inovace a konkurenceschopnost koncernu Volkswagen je do značné míry závislá na odhodlání a znalostech našich zaměstnanců, zejména během transformace.

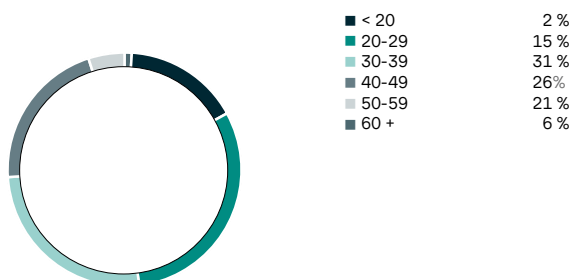
Zaměstnanci koncernu Volkswagen mají k dispozici širokou škálu akcí v oblasti odborné přípravy organizovaných podle profesních skupin. Tyto skupiny zahrnují všechny zaměstnance, jejichž pracovní úkoly jsou založeny na podobných technických dovednostech a kteří potřebují související odborné znalosti k výkonu své práce. Popis dovedností stanoví speciální a interdisciplinární dovednosti pro jednotlivá pracovní místa a slouží jako průvodce pro odbornou přípravu. Formáty odborné přípravy sahají od dalšího vzdělávání zaměřeného na obecná témata týkající se společnosti až po konkrétní školení nebo programy osobního rozvoje. Díky těmto příležitostem mohou zaměstnanci koncernu dále rozvíjet a neustále prohlubovat své znalosti po celou dobu své profesní dráhy. Rozsah vzdělávacích příležitostí se neustále rozšiřuje.

Inovativní vzdělávací platforma Degreed, kterou jsme implementovali, otevírá našim zaměstnancům rozmanité možnosti školení. Platforma umožňuje jednoduchý, na míru přizpůsobený vzdělávací zážitek a jejím cílem je podpořit výsledky strategického plánování lidských zdrojů vhodnými vzdělávacími programy. Dále se zaměřujeme na rozvoj důležitých a specifických dovedností, například v oblastech, jako je analýza dat, vývoj softwaru, leadership, strojové učení a umělá inteligence. Kromě toho využívá koncern Volkswagen Program „Faculty 73“, který zajišťuje interní školení pro vývojáře softwaru, které koncern potřebuje v době digitální transformace. Absolventi tohoto programu pracují převážně v odděleních IT koncernu a jednotlivých značek, technického vývoje a ve společnosti CARIAD. V listopadu 2023 začal již pátý rok tohoto inovativního transformačního programu. Program je určen pro zaměstnance i externí uchazeče se vztahem k IT a se zájmem o vývoj softwaru.

Společnosti Volkswagen AG, CARIAD a Škoda také podporují inovační programovací školy ve Wolfsburgu, Berlíně a Praze ve spolupráci s neziskovou organizací École 42. V roce 2023 se v rámci tohoto inovativního vzdělávacího přístupu učilo pod sebe navzájem průměrně 882 studentů v Berlíně, Wolfsburgu a Praze.

VĚKOVÁ STRUKTURA ZAMĚSTNANCŮ DLE LET

k 31. prosinci 2023; v procentech



Odborné vzdělávání a duální studium

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 2023 koncern Volkswagen vyškolil 17 081 mladých lidí. Během posledních několika let jsme zavedli princip duálního odborného vzdělávání v mnoha mezinárodních závodech koncernu a neustále pracujeme na jeho zlepšování. V rámci koncernu Volkswagen jsou jednou za rok nejlepší učni vyznamenáni oceněním „Best Apprentice Award“. I po dokončení odborného vzdělávání jsou mladí lidé na začátku kariéry povzbuzováni k dalšímu profesnímu rozvoji v naší společnosti.

Rozvoj absolventů vysokých škol

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 několikátýdenní pracovní zkušenost ve výrobě.

Zvýšení atraktivity jako zaměstnavatele a rozvojové programy pro specifické cílové skupiny

Politika lidských zdrojů podporující rovnováhu mezi pracovním a rodinným životem je hlavním prvkem atraktivity koncernu Volkswagen jako zaměstnavatele a přispívá zejména k větší rovnosti žen a mužů. Nepřetržitě pracujeme na vývoji modelů pracovní doby příznivých pro rodinný život a na zvyšování podílu žen na manažerských pozicích. Pro společnost Volkswagen AG jsme v souladu s německou legislativou stanovili cíle pro podíl žen ve vedení. V souladu s *Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen* (německý zákon o rovné účasti žen a mužů ve vedoucích pozicích) a § 76 odst. 4 *Aktiengesetz* (AktG – německý zákon o akciových společnostech) stanovila společnost Volkswagen AG pro období do konce roku 2025 cíl pro podíl žen v aktivní pracovní síle 16,5 % na prvním stupni managementu (senior management, vrcholový management a představenstvo značky) a 23,4 % pro druhý stupeň (management). K 31. prosinci 2023 činil podíl žen na celkovém počtu aktivních zaměstnanců (bez zaměstnanců ve fázi čerpání dluhopisů časových aktiv) na prvním stupni řízení 15,3 % a na druhém stupni řízení 21,5 %. Představenstvo a dozorčí rada koncernu jsou pravidelně informovány o dosažených výsledcích a aktuálních stanovených cílech.

PODÍL ŽEN V KONCERNU VOLKSWAGEN

Stav k 31. prosinci

%	2023	2022
Zaměstnanci	18,7	18,1
Učn ¹	20,6	20,3
Management celkem	18,7	16,8
Management	21,0	18,8
Senior management	14,5	13,5
Vrcholový management	11,1	9,8

¹ Kromě společností Scania a Navistar

Stanovili jsme cíle týkající se vývoje podílu žen v managementu pro každý segment na úrovni představenstva společnosti Volkswagen AG, abychom motivovali ženy s velkým potenciálem ke kariévnímu postupu v rámci společnosti. Tento přístup je podporován celou řadou různých opatření, od mentorských programů napříč značkami, až po stanovení cílových kvót pro výběrové řízení na manažerské pozice a cíle týkající se podílu žen mezi externě najímanými novými zaměstnanci.

Na úrovni koncernu byla zavedena celá řada předpisů, jejichž cílem je usnadnit zaměstnancům nalezení rovnováhy mezi pracovním a rodinným životem a umožnit jim navrhnout si vlastní individuální pracovní model. Kromě flexibilní pracovní doby a využití tzv. účtů pracovní doby a flexibilní doby zahrnují tyto předpisy variabilní částečné úvazky a směny, mimořádné volno umožňující zaměstnancům pečovat o rodinné příslušníky, možnost převést složky mzdy na placené volno, služby péče o děti napojené na společnost nebo ve vlastnictví společnosti a práci na dálku. Jedním z programů nabízených společností Volkswagen AG je program „*Meine AusZeit*“, který umožňuje zaměstnancům čerpat dovolenou financovanou z vlastních zdrojů s tím, že společnost předem uhradí příslušnou zálohu.

Hybridní práce – kombinace práce na dálku a práce na místě – poskytuje zaměstnancům větší flexibilitu, pokud jde o to, kdy a kde pracují, a stává se v rámci koncernu Volkswagen zcela běžnou. Abychom posílili spolupráci mezi týmy v tomto změněném prostředí, nabízíme doprovodné formáty přenosu znalostí a školení na téma virtuální a hybridní spolupráce.

Použití hybridní spolupráce také klade nové požadavky na návrh a uspořádání kancelářských prostor. V tomto kontextu v současné době testujeme modely sdílení pracovních stolů v různých kancelářských prostředích (například ve společnosti Volkswagen AG, Audi a Porsche) s cílem navrhnout modernější pracoviště. I na výrobních závodech investujeme do modernizace pracovního prostředí. Na našem závodě ve Wolfsburgu například postupně modernizujeme několik stovek společenských prostor, mimo jiné s využitím finanční podpory z modernizačního fondu. Závody a oddělení se mohou ucházet o podporu z modernizačního fondu, který každoročně přidělí v průměru 25 mil. €. Celkový objem fondu je 125 mil. € a alokace je rozložena do pěti let.

Koncern Volkswagen klade zvláštní důraz na to, aby zaměstnanci ve svém jednání prokazovali agilnost a podnikavost. Společně se 30 dalšími velkými veřejně obchodovanými společnostmi z Německa, Rakouska a Švýcarska jsme pod záštitou iniciativy DACH30 sestavili tabulku dovedností pro účely školení a profesního rozvoje v oblasti agilních obchodních procesů. V rámci těchto snah vytvořila Akademie koncernu Volkswagen portfolio školení pro oblast agilních dovedností.

Preventivní zdravotní péče a bezpečnost práce

Kromě dodržování zákonných požadavků se snažíme zajistit ochranu a podporu tělesného a duševního zdraví s přihlédnutím k psychosociálním rizikům a jejich vlivu. Věříme, že je důležité poskytovat zaměstnancům zdravotní péče nad rámec standardních zákonných požadavků v příslušné zemi.

Zapojení zaměstnanců

Spolurozhodování a zapojení zaměstnanců jsou důležitými pilíři naší personální strategie. Volkswagen sází na vysoké odborné kompetence svých zaměstnanců a na silného týmového ducha. Nasloucháme názorům, hodnocením i konstruktivní kritice ze strany zaměstnanců.

Poskytujeme našim zaměstnancům podrobné informace o připravovaných změnách, abychom je co nejdříve zapojili do procesu strategického rozhodování. 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 nejrozsáhlejší charty a prohlášení s evropskou a světovou radou zaměstnanců, která stanoví zásady pracovněprávní politiky koncernu Volkswagen, jakož i práva zaměstnanců.

Účast zaměstnanců na úspěchu společnosti prostřednictvím emise vlastních akcií formou programu zaměstnaneckých akcií není v současné době nabízena.

Prostřednictvím průzkumu mínění (*Stimmungsbarometer*) společnost pravidelně shromažďuje informace o spokojenosti zaměstnanců a provádí mezi zaměstnanci průzkumy týkající se naší firemní kultury. Na základě výsledků jsou implementovány následné procesy, v rámci kterých jsou stanoveny a realizovány odpovídající opatření. Průzkum mínění byl v roce 2023 prováděn ve 129 společnostech ve 48 zemích. Z 588 072 zaměstnanců v oslovených společnostech se průzkumu zúčastnilo 464 749. Míra účasti tak dosáhla 79 %. Hlavním parametrem průzkumu mínění je hodnocení emočního zaujetí (tzv. sentimentu) vypočítané na základě 22 otázek, které pomáhá mimo jiné určit odměnu představenstva. Tato hodnota se vypočte z celkového součtu všech souvisejících odpovědí v průzkumu a v roce 2023 činila 82,5 z možných 100 indexových bodů. Skóre dosažené v roce 2023 tak bylo těsně nad hodnotou předchozího roku, která činila 82,4 bodu.

Navíc podporujeme zapojení zaměstnanců prostřednictvím řízení nápadů. Zaměstnanci mají možnost využít svou kreativitu a znalosti formou zlepšovacích návrhů a přispět tak ke zefektivnění pracovních postupů, dalšímu posílení ergonomie na pracovišti, snížení nákladů a neustálému zvyšování efektivity. Součástí systému jsou také peněžní pobídky formou stanovených odměn.

INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE (IT)

Koncern Volkswagen pokračuje v transformaci na poskytovatele udržitelné mobility. V tomto ohledu hrají stále důležitější roli informační technologie – používají se v našich vozidlech, v rámci celé společnosti a při zavádění nových obchodních modelů.

Mezi prvky této transformace patří digitalizované dodavatelské řetězce, automatizované výrobní procesy optimalizované pro využití umělé inteligence, řízení cílů udržitelnosti založené na datech a bezproblémová integrace analogové a digitální zákaznické zkušenosti.

Na základě důkladného přezkoumání situace vyvinula funkce IT v rámci představenstva novou strategii funkční oblasti NEW IT – vizi zaměřenou na následující témata:

- > Zajištění, aktualizace a neustálé zlepšování vysoce automatizovaných podnikových procesů a systémů pomocí vysoce výkonné IT infrastruktury s nákladově efektivním přístupem cloud-first, která je odolná vůči kybernetickým hrozbám a navržena tak, aby zajišťovala ochranu údajů.
- > Zákaznický orientovaný vývoj IT produktů a digitálních služeb umožní díky agilnímu vývoji neustálé zlepšování a zdokonalování a povede rychleji k měřitelným ekonomickým přínosům.
- > Systematické využívání a sdílení dat napříč celou organizací za účelem optimalizace produktů, procesů a správy a řízení. Data se stávají hnacím motorem inovací, nových obchodních modelů, personalizovaného kontaktu se zákazníky a lepšího firemního řízení napříč všemi značkami a společnostmi, přičemž je potřeba zajistit dodržování relevantních platných požadavků na ochranu údajů.

S novou strategií NEW IT je organizace IT a správy dat připravena splnit požadavky nadcházejících let. Správný a konzistentní směr strategie IT zajistí jednotlivé sprinty zaměřené na obchodní dopad a rychlost. Zavedení nové agilní produktové organizace výrazně urychlí vývoj a poskytování digitálních produktů. IT a další funkce představenstva budou spolupracovat na nových digitálních produktech prostřednictvím smíšených interdisciplinárních týmů, které se zaměří na agilní a zákaznický orientovaný přístup a krátké vývojové cykly. Systematická modularizace rozsáhlých IT programů pomocí těchto sprintů významně sníží složitost podobných projektů. Projekty tak budou nejen efektivnější a rychleji realizovatelné, ale zároveň budou dříve přinášet výsledky a ekonomické výhody.

Upevněním vazeb mezi funkcí IT v rámci představenstva a řediteli IT (CIO) skupin značek Core, Progressive a Sport Luxury a společnosti Volkswagen Financial Services AG se snažíme zajistit jednotné strategické zaměření a podpořit využívání synergií a úspor z rozsahu. Systematická identifikace a sdílení osvědčených postupů v rámci celého koncernu – projektů, které již byly úspěšně realizovány u jednotlivých značek nebo společností – zajišťuje efektivní přenos znalostí v rámci společnosti, šetří zdroje a zvyšuje rychlost a efektivitu. Zásadním faktorem budoucích strategických rozhodnutí je transparentnost týkající se nákladů na IT napříč značkami, a tedy i v rámci celého koncernu. 50% snížení v prostředí výboru pro IT také urychlí toto rozhodování.

Dostupnost IT infrastruktury pro všechny značky a společnosti má vysokou prioritu. Poskytování nejmodernějších IT aplikací pro digitální spolupráci a rozšiřování možností výkonu pracovních činností na mobilních zařízeních má dlouhodobě zvýšit produktivitu. V návaznosti na zavedení Microsoftu 365 byly ve vykazovaném období implementovány další funkce pro jednoduchou digitální spolupráci v rámci celého koncernu. Implementace komplexní celokoncernové strategie řízení dat umožňuje generovat obecné přínosy prostřednictvím řešení založených na datech a umělé inteligence. Rozšíření strategických partnerství v oblasti IT a spolupráce s partnery a řízení zdrojů napříč značkami navíc zajišťuje externí kapacitu.

Vývoj softwaru

Funkce IT v rámci představenstva je odpovědná za rychlý vývoj 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.

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 v souladu se strategií NEW IT 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.

Společnost Volkswagen se plně věnuje interní digitalizaci; interní softwarová inovační centra SIC jsou jen jedním příkladem za všechny. Tato centra působí jako střediska inovace a odborných znalostí, díky svému know-how řídí zavádění nových technologií za účelem splnění požadavků různých segmentů koncernu, vyvíjejí aplikace relevantní pro společnost a zpřístupňují je pro účely produktivního využití v rámci celé organizace. Probíhá zde úzká spolupráce divize IT koncernu, výzkumných institucí, vzdělávacích institucí (např. univerzit), technologických partnerů a tvůrců politik zaměřená na budoucí trendy v oblasti informačních technologií. Centra SIC také využívají svou síť start-upů k přizpůsobení inovativních řešení potřebám společnosti Volkswagen. Díky tomu dokážeme skloubit strategické znalosti a zkušenosti velké společnosti, jako je Volkswagen, s pragmatismem, inovativními podnikatelskými nápady a rychlosti mladých start-upů.

Vysoce specializovaní odborníci v Data:Lab v Mnichově a Wolfsburgu se podílejí na řešeních týkajících se strojového učení a AI, která mají velký potenciál, například v oblasti výroby, logistiky a kontroly kvality. Cílem je zlepšit spolupráci mezi lidmi a stroji, optimalizovat procesy, minimalizovat chyby a automatizovat případné opakující se úkoly, čímž se uvolní kapacita pro hodnotnější práci. Z dlouhodobého a střednědobého hlediska je cílem zajistit úsporu nákladů, zvýšení kvality produktů a zlepšení konkurenceschopnosti.

Důraz je kladen na inovační projekty, jako je Smart Quality Analytics (SQA) – IT systém používaný mimo jiné k digitalizaci analýzy terénních dat. 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 energie a snížení emisí CO₂, například v systémech řízení stlačeného vzduchu. Centra SDC jsou rovněž využívána k předávání znalostí týkajících se témat, jako je pokročilá analytika dat (proces systematické analýzy dat v elektronické podobě) a decentralizované databáze (blockchain a distribuované ledgery), napříč společnostmi a k zajištění využitelnosti nových technologií v rámci celého koncernu. 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 (počítačové vidění, tzv. Computer vision). 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; příkladem jsou projekty EU. Digitalizované pracovní nástroje, jako je např. „virtuální koncepční vozidlo“, urychlují, zefektivňují a nákladově zvyhodňují proces vývoje produktu mimo jiné tím, že nahrazují fyzické komponenty virtuálními komponenty generovanými v počítači.

Bezpečnost IT

Jedním z hlavních úkolů IT je zabezpečení dat a informací v rámci koncernu Volkswagen po celém světě; tento úkol byl nadále zajišťován i v roce 2023 pomocí koncernového programu informační bezpečnosti. Cílem programu je vytvořit jednotné procesy a řešení napříč koncernem, které dále zvýší bezpečnost informací. Odpovídající zjištění a řešení jsou postupně 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.

Jsme jedním z prvních výrobců vozidel, kteří vyžadují, aby naši 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 nakládání s citlivými údaji a informacemi ze strany našich dodavatelů.

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. Koncern Volkswagen zavedl 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 naše zákazníky před kybernetickými útoky a implementovat naše 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 certifikaci dle systému CSMS EHK OSN v roce 2021 a podléhá každoročním kontrolním auditům (naposledy v polovině roku 2023). 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 řízení bezpečnosti informací 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.

SAMOSTATNÁ ZPRÁVA O NEFINANČNÍCH INFORMACÍCH

Kombinovaná samostatná nefinanční zpráva společnosti Volkswagen AG a koncernu Volkswagen podle § 289b a 315b německého obchodního zákoníku Handelsgesetzbuch (HGB) za účetní období 2023 bude k dispozici na internetových stránkách: www.volkswagen-group.com/nichtfinanzieller-bericht-2023 v němčině a www.volkswagen-group.com/nonfinancial-report-2023 v angličtině nejpozději do 30. dubna 2024.

ZPRÁVA O UDÁLOSTECH PO ROZVAHOVÉM DNI

Po rozvahovém dni účetního období 2023 nedošlo k žádným významným událostem.

Taxonomie EU

Environmentálně udržitelné hospodaření – to je jedna 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, inkluзивnosti, odolnosti a přínosu finančního systému a globálních ambicí. Strategie vychází z akčního plánu EU Financování udržitelného růstu z roku 2018. Klíčovým modulem je vedle „zveřejňování informací“ a „nástrojů“ 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 (eligible) z hlediska taxonomie, jestliže je uvedena v taxonomii EU a potenciálně tedy může přispět ke splnění nejméně jednoho z následujících šesti environmentálních cílů:

- > Zmírňování změny klimatu
- > Přizpůsobování se změně klimatu
- > Udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů
- > Přejchod na oběhové hospodářství
- > Prevence a omezování znečištění
- > Ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů

Činnost je klasifikována jako environmentálně udržitelná, tzn. v souladu s taxonomií (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 CO₂ pro environmentální cíl zmírňování změny klimatu.
- > Činnost splňuje kritéria 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 (minimum safeguards), které platí pro veškeré hospodářské činnosti a vztahují se především k lidským právům, sociálním a pracovním standardům.

Koncern Volkswagen podporuje zastřešující cíl EU. Zavázali jsme se dodržovat Pařížskou dohodu o změně klimatu a přizpůsobujeme své aktivity cíli 1,5°C. Naším cílem je dosáhnout čisté uhlíkové neutrality do roku 2050.

PODÁVÁNÍ ZPRÁV ZA ÚČETNÍ OBDOBÍ ROKU 2023

Koncern Volkswagen je podle taxonomie EU povinen v účetním období 2023 poprvé podat zprávu o všech environmentálních cílech. Po zmírňování změny klimatu a přizpůsobování se změně klimatu byly nyní stanoveny definice čtyř zbývajících environmentálních cílů, kterými jsou udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů, přechod na oběhové hospodářství, prevence a omezování znečištění a ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů. Údaje o tržbách, kapitálových výdajích a provozních výdajích se týkají společností konsolidovaných v účetní závěrce koncernu Volkswagen. Z tohoto důvodu nejsou zahrnuty objemy prodeje a finanční údaje našich čínských společných podniků.

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 klíčové ukazatele výkonnosti, u nichž je prezentován soulad s taxonomií, budou muset být posouzeny odlišně. Naše interpretace je popsána v následujícím textu.

HOSPODÁŘSKÉ ČINNOSTI KONCERNU VOLKSWAGEN

Prostřednictvím nové koncernové strategie „NEW AUTO – Mobilita pro budoucí generace“ se připravujeme na globální změny v oblasti mobility a hrajeme tak klíčovou roli při řízení transformace koncernu Volkswagen na poskytovatele udržitelné mobility. Zvláštní pozornost při tom věnujeme především využití zdrojů a úrovni emisí v souvislosti s naším produktovým portfoliem, ale také s našimi pobočkami a závody.

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.

Zařazení 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 znázorněno v následující tabulce. Dynamický vývoj regulačního 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. Zpracovatelský průmysl		
3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	Výroba zařízení na 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.	Výroba vozidel
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.	Výroba vozidel
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 související s výrobou vozidel

Hospodářská činnost 3.3 „Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení 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 CO₂ 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. K takovým vozidlům patří všechna plně elektrická vozidla koncernu Volkswagen (BEV). Do 31. prosince 2025 to navíc platí i pro osobní automobily a lehká užitková vozidla, jejichž emise CO₂ jsou nižší než 50 g/km v souladu se zkouškami dle WLTP. To se týká většiny našich plug-in hybridů. Do 31. prosince 2022 sem patřily také autobusy vyhovující požadavkům emisní normy Euro 6 (stupeň E).

Hospodářská činnost 3.18 „Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu“

Tato hospodářská činnost byla do taxonomie EU doplněna ve vykazovaném období, aby bylo možné zohlednit i 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 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 tyto aktivity identifikovali jako způsobilé z hlediska taxonomie. Abychom mohli také prokázat, jak významně přispívají jednotlivé činnosti ke zmírnění změny klimatu, vyvinuli jsme systematickou metodu výpočtu emisí skleníkových plynů (GHG) během životního cyklu vozidel, která je založena na parametrech a je vhodná pro jednotlivé stroje i systémy. Tento přístup byl ověřen u několika prvních projektů nezávislou třetí stranou a v budoucnu bude rozšířen na další aplikace.

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 elektrolyzu.

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 pro 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 CO₂.

Aby bylo možné výrobek považovat za podstatný příspěvek k hospodářské činnosti 3.6, musíme prokázat, že jeho použití umožňuje výrazné úspory emisí skleníkových plynů během životního cyklu ve srovnání s nejučinnější 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 CCUS, 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 ekonomické 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 „NEZPŮSOBIT VÝZNAMNOU ÚJMU“ (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 pro výrobu a využívání vodíku“ a 3.6 „Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení“.

V oblasti činnosti týkající se výroby vozidel byla analýza provedena převážně 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 podstatný přínos ekonomických 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, Argentíně, Číně a Indii. Zahrnuli jsme také závody, které vyrábějí specifické komponenty pro elektrická vozidla.

Pro segment Power Engineering byla analýza provedena převážně na úrovni výrobních závodů, které vyrábějí příslušné komponenty pro systémy nebo jsou odpovědné za dodavatelské řetězce, které splňují screeningová kritéria pro podstatný 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 potvrdilo, že jsme ve vykazovaném období splnili požadavky kritérií DNSH v oblasti výroby vozidel v závodech vyrábějících osobní automobily, lehká užitková vozidla a komponenty, v závodech evropských značek nákladních automobilů a autobusů a v oblasti elektroenergetiky.

Příspěvek k změně klimatu

Provedli jsme posouzení klimatických rizik a zranitelností, jehož výsledkem byla identifikace, které výrobní závody mohou být ohroženy fyzickými riziky souvisejícími se změnou klimatu. 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 CO₂ podle Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC). V případě 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 vody, předcházení vodnímu stresu a posouzení slučitelnosti s životním prostředím (EIA či srovnatelný postup). Rizika identifikovaná v posouzení dopadu na životní prostředí (EIA) jsou zkoumána během schvalovacího procesu, 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 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 byl proveden přezkum na úrovni jednotlivých značek s cílem určit, do jaké míry místní legislativa nebo vnitřní pravidla a předpisy odrážejí specifické požadavky.

V oblasti 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 červenci 2023 Evropská komise revidovala kritérium DNSH v taxonomii EU. Ve vykazovaném období 2023 existuje prostor pro výklad ohledně vlivu změněných požadavků na interní procesy související s posuzováním možností náhrady látek vzbuzujících mimořádné obavy (SVHC).

V oblasti výroby vozidel již existují normy a postupy, které v zásadě stanoví, že látkám SVHC je třeba se vyhnout a je třeba je nahradit. V tomto ohledu se naše analýzy zabývají látkami obsaženými v technologických materiálech používaných při výrobě našich plně elektrických vozidel a v souvisejících komponentech a také dodavateli těchto materiálů a komponentů s cílem posoudit, zda lze látky SVHC nahradit, s přihlédnutím k technickým a ekonomickým kritériím. Pomocí pilotních projektů testujeme procesy a dokumentaci pro posouzení možností nahrazení v souladu s novelizovanými požadavky taxonomie EU. Vzhledem k faktorům, jako je nedostatečná doba pro implementaci, nebylo dosud možné ověřit, zda výrobní závody značek nákladních vozidel a autobusů, které působí pouze mimo Evropský hospodářský prostor, splňují nová nařízení.

V segmentu power engineeringu zahrnují příslušné procesy průzkumy týkající se posuzování možné náhrady a pokyny pro provádění těchto posouzení.

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 (MINIMUM SAFEGUARDS)

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 roce jsme splnili požadavky minimálních záruk.

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. V roce 2022 jmenoval koncern Volkswagen pověřence pro lidská práva, jehož povinnosti se týkají především monitorování, kontroly a poradenství ve smyslu zákona *Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz* (LkSG – německý zákon o náležité péči v dodavatelském řetězci).

Zákon LkSG ukládá určité povinnosti náležité péče, které mají zabránit rizikům spojeným s lidskými právy a životním prostředím. Mezi tyto povinnosti patří prováděné analýzy rizik, začlenění preventivních opatření, nápravných opatření a zajištění mechanismu pro podávání stížností. Povinnosti hloubkové kontroly se vztahují jak na vlastní oblast činností koncernu Volkswagen, tak na jeho dodavatelský řetězec. Ve vykazovaném období provedly odpovědné útvary analýzu rizik pomocí dotazníkových šetření v koncernových společnostech působících ve vlastním segmentu koncernu Volkswagen; ta zahrnovala všechny závody, které byly hodnoceny rovněž podle kritérií DNSH. Společnostem byla doporučena k implementaci specifická opatření k překonání konkrétních rizik zjištěných v analýze. U již známých rizik jsme začali zavádět a revidovat preventivní opatření, a v případě potřeby je doplňovat dalšími opatřeními. Stav implementace příslušných opatření je koncernem průběžně monitorován. Pokud je zjištěno porušení příslušných rámců, je třeba zahájit nápravná opatření a ověřit jejich účinnost.

Vztahy s našimi obchodními partnery jsou založeny na různých ujednáních, například Kodexu chování pro obchodní partnery. U jednotlivých dodavatelů kontrolujeme dodržování závazných požadavků definovaných v Kodexu pomocí ratingu udržitelnosti. Existující rizika udržitelnosti a porušování zásad udržitelnosti řešíme systematickým definováním a přidělováním balíčků opatření k nápravě těchto porušení; tento přístup uplatňujeme také v předvýrobním dodavatelském řetězci. Kromě toho jsme ve vykazovaném období zorganizovali školení pro dodavatele a provedli místní audity u dodavatelů s vysokým rizikem. V roce 2022 jsme zavedli systém zaměřený na lidská práva, abychom vyhověli mezinárodnímu právnímu rámci a požadavkům, konkrétně 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.

Finanční údaje týkající se koncernu Volkswagen byly převzaty z konsolidované účetní závěrky sestavené podle IFRS za účetní období roku 2023. 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 v případě, že tento postup nebyl u kapitálových a provozních výdajů možný, byla použita alokace na bázi plánovaných objemů vozidel. V segmentu power engineeringu určili použitý alokační klíč 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 2023 dosáhly tržby 322,3 mld. € (viz také bod „Tržby z prodeje“ v příloze ke konsolidované účetní závěrce; údaje z předchozího roku byly upraveny – viz informace k IFRS 17).

Na hospodářskou činnost 3.3 „Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu“ z toho připadá 294,0 mld. €, resp. 91,2 % konsolidovaných tržeb, což je podíl klasifikovaný jako způsobilý z hlediska taxonomie. Jsou zde obsaženy tržby po slevách a sračkách 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 165 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 ekonomické činnosti 3.3 „Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu“ způsobilých z hlediska taxonomie splnilo screeningová kritéria hodnocení významného přínosu ke zmírnění změny klimatu 36,6 mld. €. Patří sem všechna naše plně elektrická vozidla a velká část našich plug-in hybridů. V roce 2023 bylo takových vozidel 799 tisíc, cca o jednu třetinu více než v předchozím roce. Jejich podíl na příslušném objemu prodeje – bez vozidel ze společných čínských podniků – vzrostl na 12,7 (11,1) %. Největší část tvořily osobní a lehké užitkové vozy (797 tis. vozidel); nákladní automobily a autobusy zaznamenaly pokles oproti předchozímu roku, kdy se ještě započítávaly autobusy, které splňovaly požadavky normy Euro 6 E. Prodej plně elektrických vozidel (BEV) se ve srovnání s předchozím rokem velmi výrazně zvýšil. Kromě toho splňovaly screeningová kritéria pro hodnocení významného přínosu ke zmírnění změny klimatu tržby z ekonomické 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 36,5 (26,1) mld. € z celkových tržeb generovaných činnostmi souvisejícími s výrobou vozidel, což odpovídá podílu na konsolidovaných tržbách 11,3 (9,4) %. Z této částky se 165 mil. € týkalo hospodářské činnosti 3.18 „Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu“, která je vykazována poprvé, zatímco 27,8 mld. €, resp. 8,6 % konsolidovaných tržeb, připadalo na naše modely BEV.

V segmentu Power Engineering dosáhly naše činnosti spadající do kategorie hospodářské činnosti 3.2 „Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku“ tržeb ve výši 28 mil. € (2022: 18 mil. €), které byly plně v souladu s taxonomií. Nárůst tržeb, které jsou v souladu s taxonomií, lze přičíst rozšíření činnosti. V segmentu Power Engineering se většina tržeb způsobilých z hlediska taxonomie týkala hospodářské činnosti 3.6 „Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení“ (3,1 mld. €), z čehož 68 mil. € bylo v souladu. Ve vykazovaném období byly u části činností poprvé splněny komplexní důkazní požadavky. Dalších 58 mil. € tržeb způsobilých z hlediska taxonomie připadlo na hospodářskou činnost 9.1 Výzkum, vývoj a inovace blízké trhu.

Z celkových tržeb koncernu Volkswagen činily v účetním období roku 2023

- > tržby z činností způsobilých pro taxonomii: 297,4 (256,9) mld. €, resp. 92,3 (92,0) %, a
- > tržby z činností v souladu s taxonomií: 36,6 (26,1) mld. €, resp. 11,4 (9,4) %.

TRŽBY 2023

Hospodářské činnosti	TRŽBY		VÝZNAMNÝ PŘÍRŮSOK KE ZMÍRŇOVÁNÍ ZMĚNY KLIMATU		DODRŽO- VÁNÍ KRITÉRIÍ DNSH	DODRŽO- VÁNÍ MINIMÁLNÍ CH ZÁRUK	TRŽBY Z ČINNOSTÍ V SOULADU S TAXONOMIÍ	
	mil. €	% ¹	mil. €	% ¹	A/N	A/N	mil. €	% ¹
A. Hospodářské činnosti způsobilé pro taxonomii	297 359	92,3	36 847	11,4	A/N	A	36 644	11,4
Činnosti v souvislosti s vozidly								
3.3 Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	294 049	91,2	36 586	11,4	A/N	A	36 383	11,3
z toho BEV v souladu s taxonomií							27 759	8,6
3.18 Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu	165	0,1	165	0,1	A	A	165	0,1
Power engineering								
3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	28	0,0	28	0,0	A	A	28	0,0
3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	3 059	0,9	68	0,0	A	A	68	0,0
9.1 Výzkum, vývoj a inovace blízké trhu	58	0,0	-	-	-	-	-	-
B. Hospodářské činnosti nezpůsobilé pro taxonomii	24 925	7,7						
Celkem (A + B)	322 284							

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 2023 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 2023 činily v koncernu Volkswagen takto definované přírůstky

- > 12,3 mld. € u nehmotných aktiv,
- > 14,8 mld. € u pozemků, budov a zařízení a
- > 33,0 mld. € u pronajatých aktiv (především leasingy vozidel) a investičního nemovitého majetku.

Další přírůstky, které budou zahrnuty, vyplynuly ze změn v konsolidované skupině ve výši 1,4 mld. € v účetním období 2023. Celkové kapitálové výdaje, které mají být zahrnuty podle taxonomie EU, tak činily 61,5 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 61,1 mld. €, respektive 99,4 % 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 vyvinuli alokační vzorce založené na plánovaných objemech 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 vozidla splňující screeningová kritéria pro významný přínos, byly prostřednictvím alokačního klíče zahrnuty v celé výši. Naopak investice v závodech, které vyrábějí pouze vozidla nesplňující screeningová kritéria, prostřednictvím alokačního klíče zohledněna nebyla. Tímto způsobem určené kapitálové výdaje v souvislosti s vozidly, které splňují screeningová kritéria pro významný přínos, činily 20,1 mld. €.

Při zohlednění kritérií DNSH a minimálních záruk byly v souladu s taxonomií kapitálové výdaje ve výši 20,0 (16,9) mld. €. To představuje 32,6 (34,5) % celkových kapitálových výdajů koncernu. Z této částky připadalo 5,9 mld. € na nehmotná aktiva, 6,3 mld. € na pozemky, budovy a zařízení a 7,9 mld. € na pronajatá aktiva a investičních nemovitý majetek. Tento údaj zahrnuje přírůstky aktivovaných nákladů na vývoj ve výši 4,9 mld. € a přírůstky pozemků, budov a zařízení ve výši 6,1 mld. € pro naše plně elektrické vozy (BEV). Zvýšení kapitálových výdajů v souladu s taxonomií ve výši 3,1 mil. € lze připsat rostoucímu počtu environmentálně udržitelných projektů vozidel podle taxonomie EU.

Ve vykazovaném období jsme refinancovali kapitálové výdaje sladěné s taxonomií z účetního období 2021 a 2022 vydáním zelených dluhopisů ve výši 3,5 mld. € na základě rámce zeleného financování, který byl v říjnu 2022 aktualizován. Zahrnuty byly pouze kapitálové výdaje v souvislosti s plně elektrickými vozidly.

V roce 2022 vydala společnost Scania zelené dluhopisy v celkové hodnotě 3,0 mld. SEK na financování výzkumných a vývojových aktivit souvisejících s plně elektrickými vozidly. Zbývajících 91 mil. € bylo použito ve vykazovaném období; z této částky připadá 46 mil. € na kapitálové výdaje v souladu s taxonomií. Po očištění o tento údaj představovaly kapitálové výdaje v souladu s taxonomií připadající na činnosti týkající se výroby vozidel 32,5 (34,3) % celkových kapitálových výdajů v souladu s taxonomií EU.

37 mil. € z kapitálových výdajů v segmentu power engineeringu způsobilých pro taxonomii připadá na hospodářskou činnost 3.2 „Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku“ a 85 mil. € připadá na hospodářskou činnost 3.6 „Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení“. U posledně jmenované činnosti byly kapitálové výdaje rozděleny podle plánovaných tržeb.

Kapitálové výdaje na výrobu zařízení na výrobu a využití vodíku v souladu s taxonomií byly vykázány ve výši 37 mil. €, z čehož polovina připadá na nehmotný majetek a polovina na pozemky, budovy a zařízení. Kapitálové výdaje ve výši 24 mil. € na výrobu ostatních nízkouhlíkových technologií byly vykázány jako v souladu s taxonomií, přičemž více než 90 % z nich připadalo na pozemky, budovy a zařízení.

Z celkových kapitálových výdajů koncernu Volkswagen činily v účetním období roku 2023

- > kapitálové výdaje z činností způsobilých pro taxonomii: 61,3 (48,9) mld. €, resp. 99,6 (99,6) % a
- > kapitálové výdaje z činností v souladu s taxonomií: 20,1 (16,9) mld. €, resp. 32,7 (34,5) %.

KAPITÁLOVÉ VÝDAJE 2023

Hospodářské činnosti	KAPITÁLOVÉ VÝDAJE		VÝZNAMNÝ PŘÍNOS KE ZMÍRŇOVÁNÍ ZMĚNY KLIMATU		DODRŽOVÁNÍ KRITÉRIÍ DNSH	DODRŽOVÁNÍ MINIMÁLNÍCH ZÁRUK	KAPITÁLOVÉ VÝDAJE Z ČINNOSTÍ V SOULADU S TAXONOMIÍ	
	mil. €	% ¹	mil. €	% ¹			mil. €	% ¹
A. Hospodářské činnosti způsobilé pro taxonomii	61 250	99,6	20 188	32,8	A/N	A	20 091	32,7
Činnosti v souvislosti s vozidly								
3.3 Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	61 129	99,4	20 126	32,7	A/N	A	20 029	32,6
z toho přírůstky aktivovaných nákladů na vývoj BEV							4 920	8,0
z toho přírůstky pozemků, budov a zařízení pro BEV							6 107	9,9
3.18 Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu	-	-	-	-	-	-	-	-
Power engineering								
3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	37	0,1	37	0,1	A	A	37	0,1
3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	85	0,1	24	0,0	A	A	24	0,0
9.1 Výzkum, vývoj a inovace blízké trhu	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Hospodářské činnosti nezpůsobilé pro taxonomii	221	0,4						
Celkem (A + B)	61 472							

1 Veškeré procentní údaje se vztahují na celkové kapitálové výdaje koncernu.

Provozní výdaje

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. Z provozních výdajů v souladu s taxonomií ve výši 5,7 (4,9) mld. € připadlo zhruba 85 % na neaktivované náklady na výzkum a vývoj. Absolutní hodnotu nárůstu provozních výdajů sladěných s taxonomií lze připsat rostoucímu počtu projektů environmentálně udržitelných vozidel v rámci taxonomie EU.

Podíl provozních výdajů v souladu s taxonomií včetně podílu dluhopisu vydaného společností Scania, který lze připsat provozním výdajům sladěným s taxonomií, se snížil ze 43,2 (42,7) % na 42,9 (42,0) % celkových provozních výdajů v souladu s taxonomií EU.

Z provozních výdajů v segmentu power engineeringu způsobilých z hlediska taxonomie připadá 9 mil. € na hospodářskou činnost 3.2 „Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku“ a 219 mil. € na hospodářskou činnost 3.6 „Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení“. V případě posledně jmenované položky byly provozní výdaje, které nebylo možné přímo přiřadit, rozděleny na základě plánovaných tržeb.

Provozní výdaje na výrobu zařízení pro výrobu a využití vodíku, které byly v souladu s taxonomií, byly vykázané ve výši 9 (4) mil. € a byly přiřazeny nekapitalizovaným nákladům na výzkum a vývoj. Provozní výdaje na výrobu ostatních nízkouhlíkových technologií byly vykázané ve výši 61 mil. €, z čehož téměř dvě třetiny připadaly na nekapitalizované náklady na výzkum a vývoj. Provozní výdaje, které nebylo možné přímo přiřadit, byly rozděleny na základě plánovaných tržeb v souladu s taxonomií.

PROVOZNÍ VÝDAJE 2023

Hospodářské činnosti	PROVOZNÍ VÝDAJE		VÝZNAMNÝ PŘÍNOS KE ZMÍRŇOVÁNÍ ZMĚNY KLIMATU		DODRŽO- VÁNÍ KRITÉRIÍ DNSH	DODRŽO- VÁNÍ MINIMÁLNÍ CH ZÁRUK	PROVOZNÍ VÝDAJE Z ČINNOSTÍ V SOULADU S TAXONOMIÍ	
	mil. €	% ¹	mil. €	% ¹	A/N	A/N	mil. €	% ¹
A. Hospodářské činnosti způsobilé pro taxonomii	13 120	98,9	5 834	44,0	A/N	A	5 807	43,8
Činnosti v souvislosti s vozidly								
3.3 Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	12 893	97,2	5 764	43,5	A/N	A	5 737	43,2
3.18 Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu	-	-	-	-	-	-	-	-
Power engineering								
3.2 Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	9	0,1	9	0,1	A	A	9	0,1
3.6 Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	219	1,6	61	0,5	A	A	61	0,5
9.1 Výzkum, vývoj a inovace blízce trhu	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Hospodářské činnosti nezpůsobilé pro taxonomii	145	1,1						
Celkem (A + B)	13 265							

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 objem výroby, která je v souladu s taxonomií, ze střednědobého plánu s výrobou 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 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 (9) mld. € a provozní výdaje v souladu s taxonomií ve výši 3 (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 90 (100) mld. €.

V oblasti Power Engineering se plán CapEx podle taxonomie EU týká ekonomické činnosti 3.2 „Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku“ a ekonomické činnosti 3.6 „Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení“, které jsou obě uvedeny v environmentálním cíli zmírňování změny klimatu.

Pokud jde o výrobu zařízení pro výrobu a využití vodíku, alokovali jsme do plánu CapEx 36 (26) mil. € kapitálových výdajů v souladu s taxonomií a 8 (4) mil. € provozních výdajů v souladu s taxonomií na základě poměru tržeb ve vykazovaném období k průměrným tržbám předpokládaným ve střednědobém plánovaném období. Celkové předpokládané kapitálové výdaje dle tohoto plánu CapEx podle taxonomie EU očekávané ve vykazovaném období a během pětiletého střednědobého plánovaného období činí cca 455 (300) mil. €.

Pokud jde o výrobu jiných nízkouhlíkových technologických zařízení, alokovali jsme do plánu CapEx 23 mil. € kapitálových výdajů v souladu s taxonomií a 37 mil. € provozních výdajů v souladu s taxonomií na základě poměru tržeb ve vykazovaném období k průměrným tržbám předpokládaným ve střednědobém plánu. Celkové kapitálové výdaje dle tohoto plánu CapEx podle taxonomie EU očekávané ve vykazovaném období a během pětiletého střednědobého plánovaného období činí cca 380 mil. €.

PREZENTACE VE FORMĚ TABULEK PODLE TAXONOMIE EU

TRŽBY 2023

	Kód	Tržby	Podíl tržeb 2023	KRITÉRIA PRO VÝZNAMNÝ PŘÍNOS						KRITÉRIA DNSH (NEZPŮSOBIT VÝZNAMNÉ ŠKODY)						Minimální záruky (minimum safeguards)	Podíl tržeb za rok 2022 v souladu s taxonomií (A.1) nebo způsobilých podle taxonomie (A.2)	Kategorie podpůrných činností	Kategorie přechodných činností
				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				
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. Hospodářské činnosti způsobilé pro taxonomii																			
A.1 Environmentálně udržitelné činnosti (v souladu s taxonomií)																			
Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	CCM 3.3	36 383	11,3	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	9,4	E	
Výroba automobilových komponentů a komponentů pro mobilitu	CCM 3.18	165	0,1	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	-	E	
Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	CCM 3.2	28	0,0	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	0,0	E	
Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	CCM 3.6	68	0,0	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	-	E	
Tržby z environmentálně udržitelné činnosti (v souladu s taxonomií) (A.1)		36 644	11,4	11,4	-	-	-	-	-		A	A	A	A	A	A	9,4		
Z toho umožňující činnosti		36 644	11,4	11,4	-	-	-	-	-		A	A	A	A	A	A	9,4	E	
Z toho přechodné činnosti		-	-	-							-	-	-	-	-	-	-		
A.2 Činnosti způsobilé pro taxonomii, které nejsou environmentálně udržitelné (nejedná se o činnosti 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	257 666	80,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								81,8		
Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	CCM 3.6	2 991	0,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,9		
Výzkum, vývoj a inovace blízké trhu	CCM 9.1	58	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)		260 715	80,9	80,9	-	-	-	-	-								82,7		
Tržby z hospodářských činností způsobilých pro taxonomii (A.1 + A.2)		297 359	92,3	92,3	-	-	-	-	-								92,0		
B. Hospodářské činnosti nezpůsobilé pro taxonomii																			
Tržvy z činností, které nejsou způsobilé dle taxonomie (B)		24 925	7,7																
Celkem (A + B)		322 284	100,0																

1. Veškeré procentní údaje se vztahují na celkové konsolidované tržby.

2. A: Ano, činnost způsobilá dle taxonomie a v souladu s taxonomií a příslušným environmentálním cílem; N: Ne, činnost způsobilá dle taxonomie, ale není v souladu s taxonomií a s příslušným environmentálním cílem; N/EL: „Nezpůsobilá“, činnost není způsobilá dle taxonomie pro příslušný environmentální cíl.

3 EL: Činnost způsobilá dle taxonomie pro příslušný cíl; N/EL: Činnost, která není taxonomicky způsobilá pro příslušný cíl.

KAPITÁLOVÉ VÝDAJE 2023

	Kód	Kapitálové výdaje (CapEx)	Podíl kapitálových výdajů 2023	KRITÉRIA PRO VÝZNAMNÝ PŘÍRŮS						KRITÉRIA DNSH (NEZPŮSOBIT VÝZNAMNÉ ŠKODY)						Minimální záruky (minimum safeguards)	Podíl tržeb za rok 2022 v souladu s taxonomií (A.1) nebo způsobilých podle taxonomie (A.2)	Kategorie podpůrných činností	Kategorie přechodných činností
				Zmírňování změny klimatu	Přispívání se změně klimatu	Voda	Znečištění	Oběhové hospodářství	Biologická rozmanitost	Zmírňování změny klimatu	Přispívání se změně klimatu	Voda	Znečištění	Oběhové hospodářství	Biologická rozmanitost				
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. Hospodářské činnosti způsobilé pro taxonomii																			
A.1 Environmentálně udržitelné činnosti (v souladu s taxonomií)																			
Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	CCM 3.3	20 029	32,6	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	34,5	E	
Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	CCM 3.2	37	0,1	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	0,1	E	
Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	CCM 3.6	24	0,0	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	-	E	
Kapitálové výdaje z environmentálně udržitelné činnosti (v souladu s taxonomií) (A.1)		20 091	32,7	32,7	-	-	-	-	-		A	A	A	A	A	A	34,5		
Z toho umožňující činnosti		20 091	32,7	32,7	-	-	-	-	-		A	A	A	A	A	A	34,5	E	
Z toho přechodné činnosti		-	-	-							-	-	-	-	-	-	-		
A.2 Činnosti způsobilé pro taxonomii, které nejsou environmentálně udržitelné (nejedná se o činnosti v souladu s taxonomií)																			
Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	CCM 3.3	41 099	66,9	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³								64,9		
Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	CCM 3.6	60	0,1	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)		41 160	67,0	67,0	-	-	-	-	-								65,1		
Kapitálové výdaje z činností způsobilých dle taxonomie (A.1 + A.2)		61 250	99,6	99,6	-	-	-	-	-								99,6		
B. Hospodářské činnosti nezpůsobilé pro taxonomii																			
Kapitálové výdaje z činností, které nejsou způsobilé dle taxonomie (B)		221	0,4																
Celkem (A + B)		61 472	100,0																

1. Veškeré procentní údaje se vztahují na celkové kapitálové výdaje koncernu.

2. A: Ano, činnost způsobilá dle taxonomie a v souladu s taxonomií a příslušným environmentálním cílem; N: Ne, činnost způsobilá dle taxonomie, ale není v souladu s taxonomií a s příslušným environmentálním cílem; N/EL: „Nezpůsobilá“, činnost není způsobilá dle taxonomie pro příslušný environmentální cíl.

3. EL: Činnost způsobilá dle taxonomie pro příslušný cíl; N/EL: Činnost, která není taxonomicky způsobilá pro příslušný cíl.

PROVOZNÍ VÝDAJE 2023

	Kód	Provozní výdaje (OpEx)	Podíl provozních výdajů 2023	KRITÉRIA PRO VÝZNAMNÝ PŘÍNOS						KRITÉRIA DNSH (NEZPŮSOBIT VÝZNAMNÉ ŠKODY)						Minimální záruky (minimum safeguards)	Podíl provozních výdajů za rok 2022 v souladu s taxonomií (A.1) nebo způsobilých podle	Kategorie podpůrných činností	Kategorie přechodných činností
				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				
		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
Hospodářské činnosti																			
A. Hospodářské činnosti způsobilé pro taxonomii																			
A.1 Environmentálně udržitelné činnosti (v souladu s taxonomií)																			
Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	CCM 3.3	5 737	43,2	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	42,7	E	
Výroba zařízení na výrobu a využívání vodíku	CCM 3.2	9	0,1	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	0,0	E	
Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	CCM 3.6	61	0,5	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	-	E	
Provozní výdaje (OpEx) z environmentálně udržitelných činností (v souladu s taxonomií) (A.1)		5 807	43,8	43,8	-	-	-	-	-		A	A	A	A	A	A	42,7		
Z toho umožňující činnosti		5 807	43,8	43,8	-	-	-	-	-		A	A	A	A	A	A	42,7	E	
Z toho přechodné činnosti		-	-	-							-	-	-	-	-	-	-		
A.2 Činnosti způsobilé pro taxonomii, které nejsou environmentálně udržitelné (nejedná se o činnosti 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	7 156	53,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								54,4		
Výroba jiných nízkouhlíkových technologických zařízení	CCM 3.6	158	1,2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,7		
Provozní výdaje (OpEx) z činností způsobilých pro taxonomii, které ale nejsou environmentálně udržitelné (činnosti, které nejsou v souladu s taxonomií) (A.2)		7 314	55,1	55,1	-	-	-	-	-								56,1		
Provozní výdaje z činností způsobilých dle taxonomie (A.1 + A.2)		13 120	98,9	98,9	-	-	-	-	-								98,9		
B. Hospodářské činnosti nezpůsobilé pro taxonomii																			
Provozní výdaje (OpEx) z činností, které nejsou způsobilé dle taxonomie (B)		145	1,1																
Celkem (A + B)		13 265	100,0																

1: Veškeré procentní údaje se vztahují na celkové provozní výdaje koncernu.

2: A: Ano, činnost způsobilá dle taxonomie a v souladu s taxonomií a příslušným environmentálním cílem; N: Ne, činnost způsobilá dle taxonomie, ale není v souladu s taxonomií a s příslušným environmentálním cílem; N/EL: „Nezpůsobilá“, činnost není způsobilá dle taxonomie pro příslušný environmentální cíl.

3: EL: Činnost způsobilá dle taxonomie pro příslušný cíl; N/EL: Činnost, která není taxonomicky způsobilá pro příslušný cíl.

Zpráva o očekávaném vývoji

Očekává se, že světová ekonomika v roce 2024 poroste, i když pomaleji. Světová 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 je založeno na předpokladu, že v roce 2024 v porovnání s rokem 2023 celosvětová hospodářská produkce celkově poroste, i když pomalejším tempem. Přetrvávající vysoká inflace v hlavních ekonomických regionech a z ní vyplývající restriktivní měnověpolitická opatření centrálních bank budou nadále omezovat výdaje spotřebitelů. Stále věříme, že rizika budou i nadále vyplývat z protekcionistických tendencí, turbulencí na finančních trzích a ze strukturálních deficitů v jednotlivých zemích. Vyhledy růstu jsou také zatíženy pokračujícím geopolitickým napětím a konflikty; rizika nadále souvisejí s rusko-ukrajinským konfliktem a konfrontacemi na Blízkém východě. Předpokládá se, že vyspělé ekonomiky i rozvíjející se trhy budou v průměru vykazovat příznivou dynamiku, nehledě na podprůměrný růst hrubého domácího produktu (HDP).

Kromě toho očekáváme, že světové hospodářství se v roce 2025 zotaví a bude pokračovat ve stabilním růstu až do roku 2028.

Evropa/Ostatní trhy

V západní Evropě očekáváme v roce 2024 poměrně nízký hospodářský růst. Hlavní výzvu pro spotřebitele i podniky představuje přetrvávající celkově poměrně vysoká inflace, která by ale v průběhu roku měla dále klesat, stejně jako poměrně vysoké úrokové sazby. Je proto možné, že Evropská centrální banka (ECB) přistoupí k prvnímu snížení základních úrokových sazeb již v roce 2024, aby podpořila ekonomiku eurozóny.

Ve střední Evropě očekáváme v roce 2024 rovněž vyšší tempo růstu oproti předchozímu roku při pokračujícím, ale méně dynamickém růstu cen, zatímco ekonomická výkonnost východní Evropy by se měla po prudkém propadu z roku 2022 v důsledku rusko-ukrajinského konfliktu a poměrně silném růstu v roce 2023 nadále zotavovat.

V případě Turecka očekáváme pozitivní, i když nižší růst HDP ve srovnání s vykazovaným obdobím; inflace bude na vysoké úrovni a domácí měna slabá. Jihoafrickou ekonomiku bude v roce 2024 pravděpodobně i nadále charakterizovat politická nejistota a sociální napětí, které jsou rovněž důsledkem vysoké nezaměstnanosti a dalších faktorů. Očekává se, že růst bude vyšší než v předchozím roce, ale zůstane na nízké úrovni.

Německo

Očekáváme, že HDP v Německu v roce 2024 poroste jen slabě, zatímco inflace bude v průměru za celý rok nadále klesat, ale zůstane poměrně vysoká. Situace na trhu práce se pravděpodobně zhorší.

Severní Amerika

V roce 2024 očekáváme ve Spojených státech tlumený hospodářský růst, doprovázený zhoršující se situací na trhu práce. Podobně jako v případě ECB je možné, že americká centrální banka začne hlavní úrokovou sazbu již v roce 2024 snižovat. Jako rozhodující faktor pro případné úpravy základní úrokové sazby hraje významnou roli další vývoj inflace, ale také trhu práce a celková ekonomická situace. Hospodářský růst v Kanadě bude pravděpodobně poměrně nízký, zatímco hospodářský výkon Mexika by měl růst o něco výrazněji.

Jižní Amerika

Brazilská ekonomika bude v roce 2024 s největší pravděpodobností vykazovat mírně pozitivní tempo změny. V Argentině se hospodářský výsledek pravděpodobně dále zhorší v důsledku velmi vysoké a rostoucí inflace a znehodnocení místní měny.

Asie a Pacifik

Očekává se, že čínská ekonomika poroste v roce 2024 relativně značným tempem, byť poněkud nižším než ve vykazovaném období. V případě Indie předpokládáme rovněž relativně vysoký růst HDP. V Japonsku se předpokládá pouze mírný růst hospodářského výkonu.

VÝVOJ TRHŮ S OSOBNÍMI VOZY A LEHKÝMI UŽITKOVÝMI VOZY

Vývoj automobilového průmyslu je silně ovlivňován průběhem světové ekonomiky. Předpokládáme, že na mezinárodních automobilových trzích bude míra konkurence i nadále růst. Krize způsobená narušením globálního dodavatelského řetězce a následný dopad na dostupnost vozidel může mít vliv na objem nových registrací. Nejistotu může vyvolat také nedostatek meziproduktů a komodit. Tyto nedostatky mohou být dále zhoršeny důsledky rusko-ukrajinského konfliktu a konfrontacemi na Blízkém východě a mohou zejména vést k růstu cen materiálů a snížení dostupnosti energie.

Předpokládáme, že trendy na trzích s osobními vozy v jednotlivých regionech budou v roce 2024 smíšené, ale převážně pozitivní. Celkově se očekává, že celosvětový objem prodeje nových vozidel bude mírně vyšší než v předchozím roce. V období od roku 2025 do roku 2028 předpokládáme celosvětově rostoucí poptávku po osobních automobilech.

Trendy na trzích s lehkými užitkovými vozidly v jednotlivých regionech budou v roce 2024 opět nejednotné; celkově pro tento rok očekáváme mírný nárůst prodejních objemů oproti předchozímu roku. V období let 2025 až 2028 očekáváme celosvětový nárůst poptávky po lehkých užitkových vozech.

Evropa/Ostatní trhy

Domníváme se, že v roce 2024 objem nových registrací osobních automobilů v západní Evropě bude mírně vyšší než údaje za vykazované období. Z hlediska objemu nových registrací může hrát nadále roli omezená dostupnost vozidel způsobená nedostatkem meziproduktů a komodit. U jednotlivých hlavních trhů, jako je Francie, Velká Británie, Itálie a Španělsko, předpokládáme v roce 2024 různě silný růst, a to od mírného až po značný.

V případě lehkých užitkových vozidel očekáváme, že objem nových registrací v západní Evropě v roce 2024 bude znatelně vyšší než v předchozím účetním období. Na objem nových registrací mohou i nadále působit omezení dodávek meziproductů a komodit a z toho vyplývající limitovaná dostupnost vozidel. Ve Francii a Spojeném království očekáváme znatelný až výrazný nárůst registrací. V Itálii patrně dojde k jejich mírnému poklesu, zatímco ve Španělsku mírnému zvýšení počtu.

Odhadujeme, že tržby z prodeje osobních vozů v roce 2024 značně 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 ohledem na další vývoj konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou se očekává, že počty registrací lehkých užitkových vozidel na trzích ve střední a východní Evropě v roce 2024 mírně zaostanou za hodnotami z předchozího roku.

Předpokládá se, že objem nových registrací osobních automobilů v Turecku v roce 2024 bude výrazně nižší než v předchozím účetním období. V Jihoafrické republice se objem trhu pravděpodobně meziročně výrazně zvýší.

Očekává se, že objem nových registrací lehkých užitkových vozidel v roce 2024 v Turecku výrazně klesne, ale v Jihoafrické republice bude citelně vyšší než v předchozím období.

Německo

Na německém trhu s osobními automobily očekáváme, že objem nových registrací v roce 2024 hodnoty předchozího období mírně překročí.

Předpokládáme také, že počet registrací lehkých užitkových vozidel v roce 2024 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 2024 v Severní Americe jako celku a v USA mírně předčí úroveň předchozího období. Nejvyšší poptávka patrně bude i nadále panovat po modelech SUV a pick-upech. Kromě toho se očekává silný nárůst nových registrací plně elektrických vozidel. V Kanadě se rovněž očekává, že počet nových registrací bude mírně vyšší než v předchozím období. V případě Mexika dále počítáme s mírným zvýšením počtu nových registrací ve srovnání s vykazovaným obdobím.

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 2024 dojde na jihoamerických trzích k celkovému mírnému nárůstu nových registrací ve srovnání s předchozím obdobím. Ve srovnání s rokem 2023 se očekává výrazný růst objemu trhu v Brazílii. Předpokládáme, že objem nových registrací v Argentině bude také meziročně mírně nižší.

Asie a Pacifik

Trhy s osobními automobily v asijsko-pacifickém regionu by měly být v roce 2024 lehce nad úrovní předchozího roku. Očekáváme, že objem trhu v Číně bude mírně nad hodnotou roku 2023. Po plug-in hybridních modelech s dlouhým dojezdem bude pravděpodobně stále větší poptávka. Nepříznivé dopady může mít slabší než očekávané hospodářské oživení či zhoršení geopolitického napětí. Dokud nebude v dohledu odpovídající řešení, obchodní spor mezi Čínou a Spojenými státy bude patrně i nadále ovlivňovat celkovou důvěru podniků a spotřebitelů. Předpokládáme, že indický a japonský trh zůstanou na úrovni předchozího roku.

U lehkých užitkových vozidel předpokládáme v asijsko-pacifickém regionu objem nových registrací mírně nad úrovní předchozího roku. Odhadujeme, že poptávka na čínském trhu bude mírně nižší než v předchozím roce. V Indii očekáváme v roce 2024 objem na úrovni vykazovaného období. V případě japonského trhu počítáme s objemy mírně pod úrovní předchozího období.

VÝVOJ TRHŮ S UŽITKOVÝMI VOZIDLY

Pro rok 2024 počítáme ve srovnání s předchozím obdobím se silně sestupným trendem, co se nových registrací u středně velkých a těžkých nákladních vozidel s celkovou hmotností vyšší než 6 t týče. Situace na trzích relevantních pro koncern Volkswagen se bude region od regionu lišit.

Výrazný pokles trhu se očekává v 27 zemích EU bez Maltý, ale se započtením Spojeného království, Norska a Švýcarska (EU27+ 3). Velká část nahromaděné poptávky po nákladních automobilech z posledních let byla ve vykazovaném období uspokojena, což znamená, že se v roce 2024 vrátí k normálu. Předpokládáme, že v Turecku dojde k výraznému poklesu poptávky. V Jihoafrické republice očekáváme obdobnou poptávku jako v předchozím období. V Severní Americe se trh s nákladními vozidly dělí do hmotnostních skupin 1 až 8. Očekáváme výrazný pokles počtu nových registrací ve skupinách 6 až 8 (nad 8,85 t), které jsou pro koncern Volkswagen relevantní. Po slabém roce 2023, ovlivněném novou emisní legislativou, odhadujeme, že poptávka v Brazílii opět vzroste a bude výrazně vyšší než v předchozím roce.

V průměru počítáme s tím, že relevantní trhy s nákladními automobily zůstanou na stabilní úrovni pro roky 2025 až 2028.

Koncern Volkswagen očekává v roce 2024 znatelný meziroční nárůst poptávky po autobusech na všech relevantních trzích, s rozdíly v závislosti dle regionu. V regionu EU27+3 očekáváme poptávku na úrovni předchozího roku. Předpokládáme výrazný nárůst poptávky po školních autobusech v USA a Kanadě. U trhu autobusů v Mexiku očekáváme výrazný pokles objemů v důsledku velmi silného trendu ve vykazovaném období. Počet nových registrací v Brazílii se bude zřejmě pohybovat na úrovni předchozího roku.

Celkově očekáváme stabilní poptávku po autobusech na relevantních trzích v období od roku 2025 do roku 2028.

VÝVOJ NA TRZÍCH PRO POWER ENGINEERING

Očekáváme, že tržní prostředí v segmentu power engineeringu zůstane nadále plné překážek. Současná geopolitická situace a vývoj cen energií a komodit budou i nadále vyvolávat nejistotu prakticky na všech trzích.

Očekává se, že objem trhu v obchodní lodní dopravě v roce 2024 zůstane na stabilní úrovni ve srovnání s vykazovaným obdobím. Poptávka po novostavbách lodí pro přepravu volně loženého zboží a tankerů patrně poroste, zatímco zájem o kontejnerové lodě a tankery na zkapalněný zemní plyn bude nižší. V oblastech mimo obchodní lodní dopravu pravděpodobně zaznamenáme vyšší úroveň než v roce 2023. Očekáváme zlepšení v segmentu výletních lodí díky opětovnému nárůstu poptávky po cestování. Trh s osobními trajekty by měl také růst. Nadále počítáme s vysokou úrovní stabilní poptávky po státních plavidlech. V sektoru offshore se očekávají další nové zakázky pro speciální aplikace, například v oblasti specifických plavidel pro nasazení větrných turbín na moři. Celkově počítáme s tím, že námořní trh dosáhne podobné úrovně jako v roce 2023, s přetrvávajícím konkurenčním a cenovým tlakem. Obecně se i nadále zaměříme na stavbu nových vysoce účinných lodí, které splňují budoucí emisní cíle.

Trh s výrobou elektřiny bude i v roce 2024 procházet otřesy. Nejistota ohledně udržitelné a perspektivní výroby energie bude přetrvávat, zejména v zemích, které se zavázaly k jasným cílům v oblasti klimatické neutrality. Kromě toho jsou důvodem opatrného investičního chování rámcové podmínky pro rozšíření infrastruktury pro paliva s neutrálními emisemi CO₂, které v těchto zemích často ještě nejsou plně rozvinuty. Pokud jde o náš hlavní obor podnikání, spatřujeme v Evropě především poptávku po decentralizovaných elektrárnách připravených na vodík, zatímco mimo Evropu poroste zájem o motory schopné využívat čpavek. S rostoucím podílem obnovitelných zdrojů energie v rozvodných sítích se celosvětově očekává další růst poptávky po vyrovnávacích systémech. Tato zařízení se používají k uspokojení energetických požadavků v případě, že nedostatek světla a větru způsobí, že podíl obnovitelných zdrojů energie není dostatečný k zajištění bezpečných dodávek. Pozitivní vývoj se očekává také u poptávky po velkých elektrolyzérech a zařízeních na výrobu metanu a metanolu. V těchto oblastech jsme na globální úrovni svědky velmi dynamického konkurenčního prostředí, s novými dodavateli a přeshraniční spoluprací. Vedle rizik vyplývajících z pokračující nestability tržních cen a problémů dodavatelských řetězců očekáváme silnou konkurenci a cenový tlak – jak v hlavním podnikání, tak i u řešení Power-to-X.

U turbínových strojů očekáváme v roce 2024 trvalou poptávku po nových aplikacích týkajících se energetické transformace a ochrany klimatu. Naše tradiční podnikání bude poněkud klesat z vysoké úrovně, především u produkce ropy a plynu. Přesto očekáváme, že výrobní závody budou i nadále dobře využívány, pokud se udrží dosavadní úroveň konkurence.

Jak na trhu poprodejních služeb s motory pro lodní a elektrárenské podniky, tak na trhu poprodejních služeb u turbínových strojů očekáváme v roce 2024 nadále robustní poptávku, byť pod úrovní vykazovaného roku, přičemž napjatá geopolitická situace bude zdrojem nejistoty.

Pro období 2025 až 2028 očekáváme rostoucí poptávku na trzích s energetikou. Rozsah i načasování tohoto růstu se však bude v jednotlivých segmentech podnikání lišit. Rovněž je třeba sledovat, jak dlouho budou trhy nepříznivě ovlivněny významnými faktory, jako jsou globální konflikty a trendy v energetickém sektoru.

VÝVOJ NA TRHU FINANČNÍCH SLUŽEB

Předpokládáme, že z hlediska celosvětových prodejů vozidel budou mít finanční služby pro automobilový průmysl v roce 2024 zásadní význam. Přetrvávající nedostatek meziproduktů a komodit může vyvolávat nejistotu, kterou ještě zhorší důsledky rusko-ukrajinského konfliktu a konfrontace na Blízkém východě. Zvýšené úrokové sazby by navíc mohly vyvíjet tlak na poptávku po finančních službách. Očekáváme silnější nárůst poptávky po finančních službách na rozvíjejících se trzích s nízkou penetrací. V regionech s rozvinutými trhy finančních služeb pro automobilový průmysl bude pravděpodobně pokračovat trend rozvoje mobility za co nejnížší celkové náklady. Přejít 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 souvisejících 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 parkování, doplňování paliva a nabíjení. Očekáváme růst významu přímého obchodu mezi výrobcí a zákazníky. Plynulá integrace finančních služeb do online nabídky vozidel bude mít stále větší význam při podpoře tohoto typu podnikání. Odhadujeme, že příslušný trend se bude uplatňovat i v letech 2025 až 2028.

V kategorii středních a těžkých užitkových vozidel jsme svědky rostoucí 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 2024 zvýšenou poptávku po telematických službách a službách zaměřených na snížení celkových provozních nákladů. Dle všeho by měl tento trend přetrvávat i v letech 2025 až 2028.

VÝVOJ SMĚNNÝCH KURZŮ

V roce 2023 euro vůči americkému dolaru v průměru za celý rok mírně posílilo poté, co bylo v předchozím roce v důsledku vysoké nejistoty ohledně vývoje světové ekonomiky relativně slabé. Vůči britské libře euro v ročním průměru svou pozici rovněž mírně zlepšilo. Vůči měnám rozvíjejících se zemí se euro vyvíjelo různorodě. Především argentinské peso a turecká lira ztratily vůči společné evropské měně hodnotu kvůli přetrvávající extrémně vysoké inflaci. Vůči brazilskému realu se hodnota eura v ročním průměru prakticky nezměnila. Naopak mexické peso bylo vůči euru v průměru výrazně silnější než v roce 2022. Čínský renminbi, měny několika asijských rozvíjejících se trhů a jihoafrický rand vůči euru meziročně oslabily. Pro rok 2024 očekáváme, že euro vůči americkému dolaru mírně posílí a vůči britské libře zůstane na podobné úrovni jako ve vykazovaném období. Předpokládáme, že čínský renminbi, brazilský real, mexické peso, jihoafrický rand a turecká lira budou v různé míře oslabovat. Vzhledem k obtížné hospodářské situaci v Argentině a nejistotě po prezidentských volbách se očekává prudké oslabení argentinského pesa. Pro roky 2025 až 2028 očekáváme, že euro bude vůči klíčovým měnám stabilní, ale komparativní slabost měn na výše uvedených rozvíjejících se trzích bude pravděpodobně pokračovat. Stále však může nastat všeobecné riziko události, definované jako riziko vyplývající z nepředvídaného tržního vývoje.

VÝVOJ ÚROKOVÝCH SAZEB

Obrat v měnové politice, který v mnoha zemích začal v roce 2022 v důsledku přetrvávající vysoké míry inflace – částečně vlivem rusko-ukrajinského konfliktu – pokračoval i ve vykazovaném období. V účetním období 2023 došlo k dalšímu zvýšení globálních úrokových sazeb. Téměř ve všech významných západních průmyslových zemích provedly národní centrální banky odpovídající úpravy základních úrokových sazeb, aby dále zmírnily v některých případech přetrvávající a poměrně vysoké míry inflace. Úrokové sazby se zvýšily také na mnoha rozvíjejících se trzích. Zda dojde k dalším změnám základních úrokových sazeb v roce 2024 v jednotlivých zemích, bude záviset jednak na vývoji inflace a jednak na rozsahu případného hospodářského poklesu. Celkově očekáváme, že úrokové sazby v roce 2024 v průměru mírně vzrostou ve srovnání s rokem 2023. Pro roky 2025 až 2028 pak předpokládáme úrokové sazby na relativně vysoké úrovni.

VÝVOJ CEN SUROVIN

Poté, co byly volatilita a nárůst cen mnoha surovin a vstupních materiálů v roce 2022 v důsledku rusko-ukrajinského konfliktu poměrně vysoké, se komoditní trhy v účetním období 2023 do značné míry uklidnily. Celkově byly ceny komodit ve srovnání s rokem 2022 na nižší úrovni. V meziročním srovnání výrazně klesly průměrné ceny surovin koksovatelného uhlí, kobaltu, lithia, ropy, niklu, hliníku a přírodního kaučuku. Průměrné poklesy cen surovin mědi a olova byly relativně méně výrazné. Průměrná cena drahých kovů rhodia a palladia v průběhu celého roku rovněž výrazně klesla, zatímco cena platiny zůstala ve srovnání s předchozím obdobím stabilní. Pro rok 2024 očekáváme, že ceny některých komodit budou nadále klesat v důsledku technologické transformace a nadměrné nabídky, zatímco u většiny komodit předpokládáme růst cen s ohledem na očekávané oživení světové ekonomiky. Předpokládáme pokračující volatilitu na trzích se surovinami v období od roku 2025 do roku 2028.

MODELOVÉ INOVACE V ROCE 2024

Značka Volkswagen osobní vozy uvede v roce 2024 na trh plně elektrický model ID.7 Tourer. Modely T-Cross a Tiguan se dočkají modernizace. Kromě toho bude uvedena na trh devátá generace modelu Passat, která bude založena na vylepšené modulární příčné platformě (MQB Evo). U příležitosti 50. Výročí ikonického modelu Golf se současná generace tohoto bestselleru dočká modernizace.

Škoda v roce 2024 uvede na trh nový Kodiaq a čtvrtou generaci modelu Superb. Octavia se dočká produktové modernizace. V druhé polovině roku se představí také plně elektrický Elroq.

Značka CUPRA uvede na trh sportovní SUV Tavascan, které bude po modelu Born jejím druhým plně elektrickým modelem. Kromě toho představí elektrifikované SUV Terramar. Formentor bude k dispozici s novou generací plug-in hybridních pohonů, které nabízejí dojezd až kolem 100 km v elektrickém režimu. Model Born čeká modernizace.

SEAT zmodernizuje model Leon – a to jak jako pětidveřový model, tak jako sportovní cestovní vůz. S novou generací plug-in hybridních pohonů dokáže v elektrickém režimu překonat delší dojezd. Řada Arona bude doplněna o limitovanou edici FR.

Audi v roce 2024 představí velké množství nových modelů. V první řadě budou na trh uvedeny plně elektrické modely Q6 e-tron a A6 e-tron na platformě pro prémiové elektromobily (PPE). Pokud jde o vozy se spalovacími motory, ve druhé polovině roku budou následovat modernizovaná rodina A5 a Q5. Modelová řada A3 se dočkala rozsáhlé modernizace již na začátku roku.

Porsche plánuje v roce 2024 obnovení několika modelových řad, včetně modelů Macan a Panamera, a uvedení dalších produktových novinek.

Bentley rozšíří svou nabídku hybridních vozů.

Volkswagen užitkové vozy již v roce 2023 představil s modelem California CONCEPT předobraz nové Californie, která bude uvedena na trh v roce 2024.

Skupina TRATON GROUP bude i nadále prosazovat elektromobilitu a autonomní řízení.

MAN uvede v roce 2024 na trh první plně elektrické dálkové nákladní vozy MAN eTGX pro dálkovou dopravu a MAN eTGS pro využití v přepravě.

Volkswagen Truck & Bus uvede svůj model eDelivery na další trhy.

Navistar zavádí integrovanou 13litrovou pohonnou jednotku napříč širokým produktovým portfoliem – jako druhá značka v rámci TRATON GROUP.

Značka Ducati představí v roce 2024 model Hypermotard 698 Mono s novým výkonným jednoválcovým motorem, a to u příležitosti konání závodu DesertX Rally. Oblíbená rodina modelů Multistrada bude rozšířena o model Multistrada V4 S Grand Tour a sportovní Multistrada V4 RS.

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, budeme se i nadále snažit maximálně využít naše přednosti na poli inovací a technologií, a prosazovat transformaci koncernu Volkswagen na poskytovatele udržitelné mobility. Chceme využít úspory z rozsahu a co největší synergie.

Pokud jde o současné plánování na rok 2024, připadá většina investic (investice do pozemků, budov a zařízení, investice do nemovitostí a nehmotných aktiv, s výjimkou aktivovaných nákladů na vývoj) na nové produkty a pokračující elektrifikaci našich provozoven, modelové portfolio a další rozvoj využívaných platforem. 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. S platformou Scalable Systems Platform (SSP) také vyvíjíme nástupnickou platformu, která má za cíl spojit požadavky velkosériových, prémiových a luxusních značek a do budoucna přinést vysoké úrovně synergie. Zaměřujeme se také na rostoucí digitalizaci našich vozidel a provozoven a navyšujeme související kapitálové výdaje. Kromě toho se zaměříme na vytvoření kapacit na výrobu baterií s cílem vybudovat dodavatelský řetězec baterií pod naší vlastní kontrolou.

To platí zejména pro severoamerický trh, kde jsme výrazně rozšířili své aktivity uvedením nové značky Scout. Pozornost bude zaměřena také na rostoucí přítomnost na čínském trhu, kde rovněž posílíme lokální aktivity.

Kromě hmotných investic zahrne 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. Součástí jsou také služby společnosti CARIAD, která synergicky vyvíjí softwarovou architekturu budoucnosti pro koncernová vozidla.

Investicemi do nových závodů a modelů, jakož i vývoje elektrických pohonů, platform a digitalizace utváříme základy ziskového a trvale udržitelného růstu společnosti Volkswagen. Zohledňujeme rovněž závazky, jež vyplývají z rozhodnutí učiněných v minulých letech. V divizi Automobily se v roce 2024 očekává poměr investic mezi 13,5 % a 14,5 %.

Naším cílem je financovat investice v divizi Automobily z vlastních kapitálových zdrojů. Očekáváme, že peněžní tok z provozních činností překročí investice vynaložené na divizi Automobily. Očekáváme, že čistý hotovostní tok v roce 2024 bude mezi 4,5 mld. € a 6,5 mld. €. Tento vývoj umožní zejména investice do budoucna a odliv likvidity z fúzí a akvizic v oblasti bateriového podnikání, které jsou zásadním pilířem transformace koncernu Volkswagen. Čistá likvidita v divizi Automobily by se v roce 2024 měla pohybovat mezi 39 a 41 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 2024 plánují tyto společné podniky investovat do elektrické mobility, další optimalizace modelového portfolia, vývoje nových řešení mobility a digitalizace. Jejich podíl na hmotných investicích patrně přesáhne úroveň roku 2023 a bude financován z vlastních zdrojů.

V divizi Finanční služby plánujeme v roce 2024 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 téměř 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 bankovníctví a mezinárodními úvěrovými linkami.

SHRNUTÍ OČEKÁVANÉHO VÝVOJE

Naše plánování je založeno na předpokladu, že v roce 2024 v porovnání s rokem 2023 celosvětová hospodářská produkce celkově poroste, i když pomalejším tempem. Přetrvávající vysoká inflace v hlavních ekonomických regionech a z ní vyplývající restriktivní měnověpolitická opatření centrálních bank budou omezovat výdaje spotřebitelů. Stále věříme, že rizika budou i nadále vyplývat z 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 s rusko-ukrajinským konfliktem a konfrontacemi na Blízkém východě. Předpokládá se, že vyspělé ekonomiky i rozvíjející se trhy budou v průměru vykazovat příznivou dynamiku, nehledě na podprůměrný růst hrubého domácího produktu (HDP).

Vývoj automobilového průmyslu je silně ovlivňován průběhem světové ekonomiky. Předpokládáme, že na mezinárodních automobilových trzích bude míra konkurence i nadále růst. Krize způsobená narušením globálního dodavatelského řetězce a následný dopad na dostupnost vozidel může mít vliv na objem nových registrací. Nejistotu může vyvolat také nedostatek meziproduktů a komodit. Tyto nedostatky mohou být dále zhoršeny důsledky rusko-ukrajinského konfliktu a konfrontacemi na Blízkém východě a mohou zejména vést k růstu cen materiálů a snížení dostupnosti energie.

Předpokládáme, že trendy na trzích s osobními vozy v jednotlivých regionech budou v roce 2024 smíšené, ale převážně pozitivní. Celkově se očekává, že celosvětový objem prodeje nových vozidel bude mírně vyšší než v předchozím roce. Domníváme se, že v roce 2024 objem nových registrací osobních automobilů v západní Evropě bude mírně vyšší než údaje za vykazované období. Na německém trhu s osobními automobily očekáváme, že objem nových registrací v roce 2024 hodnoty předchozího období rovněž mírně překročí. Odhadujeme, že tržby z prodeje osobních vozů v roce 2024 značně překročí objemy z předchozích let na trzích ve střední a východní Evropě, v závislosti na dalším vývoji konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou. Dále očekáváme, že objem trhu s osobními vozy a lehkými užitkovými vozy (do 6,35 t) v roce 2024 v Severní Americe jako celku mírně předčí úroveň z předchozího období. V roce 2024 také počítáme s mírným nárůstem nových registrací na jihoamerických trzích (oproti předchozímu období). Trhy s osobními automobily v asijsko-pacifickém regionu by měly být v roce 2024 lehce nad úrovní předchozího roku.

Trendy na trzích s lehkými užitkovými vozidly v jednotlivých regionech budou v roce 2024 opět nejednotné; celkově pro tento rok očekáváme mírný nárůst prodejních objemů oproti předchozímu roku.

Pro rok 2024 počítáme ve srovnání s předchozím obdobím se silně sestupným trendem, co se nových registrací u středně velkých a těžkých nákladních vozidel s celkovou hmotností vyšší než 6 t týče. Situace na trzích relevantních pro koncern Volkswagen se bude region od regionu lišit. Koncern Volkswagen očekává v roce 2024 znatelný meziroční nárůst poptávky po autobusech na všech relevantních trzích, s rozdíly v závislosti dle regionu.

Předpokládáme, že z hlediska celosvětových prodejů vozidel budou mít finanční služby pro automobilový průmysl v roce 2024 zásadní význam.

Po zohlednění složitých tržních podmínek odhadujeme, že dodávky zákazníkům koncernu Volkswagen v roce 2024 vzrostou až o 3 % oproti předchozímu roku.

Výzvy budou pramenit zejména z bezprostřední hospodářské situace, silící konkurence, volatility komoditního, energetického a devizového trhu, a přísnějších emisních požadavků.

Očekáváme, že tržby koncernu Volkswagen v segmentu osobních vozů překročí hodnotu předchozího účetního období až o 5 %. Provozní rentabilita tržeb koncernu Volkswagen, resp. Segmentu osobních vozů pravděpodobně bude mezi 7,0 % a 7,5 %. V segmentu užitkových vozidel očekáváme provozní rentabilitu tržeb mezi 8,5 a 9,5 %, a to při meziročním zvýšení tržeb až o 5 %. U segmentu power engineeringu předpokládáme nárůst tržeb až o 2 % oproti předchozímu období a provozní zisk v řádu nižších stovek milionů eur. Pro divizi Finanční služby počítáme s nárůstem tržeb o 3 až 7 % ve srovnání s minulým účetním obdobím a s provozním výsledkem v objemu 4,0 mld. €.

V divizi Automobily předpokládáme poměr investic mezi 13,5 % a 14,5 % v období 2024. Očekáváme, že čistý hotovostní tok v roce 2024 bude mezi 4,5 mld. € a 6,5 mld. €. Tento vývoj umožní zejména investice do budoucna a odliv likvidity z fúzí a akvizic v oblasti bateriového podnikání, které jsou zásadním pilířem transformace koncernu Volkswagen. Čistá likvidita v divizi Automobily by se v roce 2024 měla pohybovat mezi 39 a 41 mld. €. Náš cíl zůstává nezměněn, a to pokračovat v politice solidního financování a likvidity.

Rizika a příležitosti

(ZAHHRNUJE ZPRÁVU PODLE § 289 ODS. 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 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. 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 útvech 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 protipatření 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 měsíčních 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. Rozsah škody se počítá na základě kritérií finanční ztráty (Mat) a poškození dobré pověsti (Rep) a potenciálního ohrožení dodržování vnějších právních požadavků (Req). 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).

Volkswagen Financial Services AG a Volkswagen Bank GmbH 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 2023 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.

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 posledních několika letech byl vyvinut standardizovaný systém IKS, který lépe chrání před procesními riziky a nachází uplatnění ve velkých společnostech. Každoročně je zaváděn v dalších podnicích, přičemž výrazně přesahuje rámec požadavků na IKS pro finanční výkaznictví. Ve 25 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 například procesními riziky při vývoji, výrobě, dodržování předpisů nebo v oblasti udržitelnosti. Katalogy kontrol jsou v pravidelných intervalech revidovány a rozšiřovány, aby byla zajištěna jejich aktuálnost.

Klíčové kontrolní mechanismy 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 IKS plně podporován IT systémem Risk Radar.

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. Jako součást RMS podléhá uvedeným kontrolním mechanismům a úpravám také systém řízení compliance (CMS). V konkrétních případech se na dalším vývoji systémů RMS, CMS a IKS 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. Oznamovaná 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. Jako úvěrová instituce podléhá Volkswagen Bank GmbH, včetně dceřiných společností, dohledu Evropské centrální banky, zatímco Volkswagen Leasing GmbH, jako instituce poskytující finanční služby, a Volkswagen Versicherung AG, jako pojišťovna, podléhají dohledu příslušného oddělení *Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht* (BaFin – německý spolkový úřad pro dohled nad finančními službami). 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 *Prüfungsverband deutscher Banken* (Asociace auditorů německých bank) provádí příležitostnou kontrolu společnosti Volkswagen Bank GmbH.

Volkswagen Financial Services 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 toho je jednou ročně na zasedání představenstva společnosti Volkswagen AG vydáno celkové prohlášení o vhodnosti a účinnosti systémů RMS, CMS a IKS. Představenstvo nemá žádné poznatky o tom, že by uplatňované systémy RMS a IKS nebyly v účetním období roku 2023 jako celek vhodné či účinné.

Nicméně každý systém řízení rizik, shody a 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 souborům finančních výkazů sestavovaným koncernovými společnostmi, resp. Požadavky na vykazování a průběh vnitrokoncernových transakcí 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 individuálních 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 navrženy a účinné.

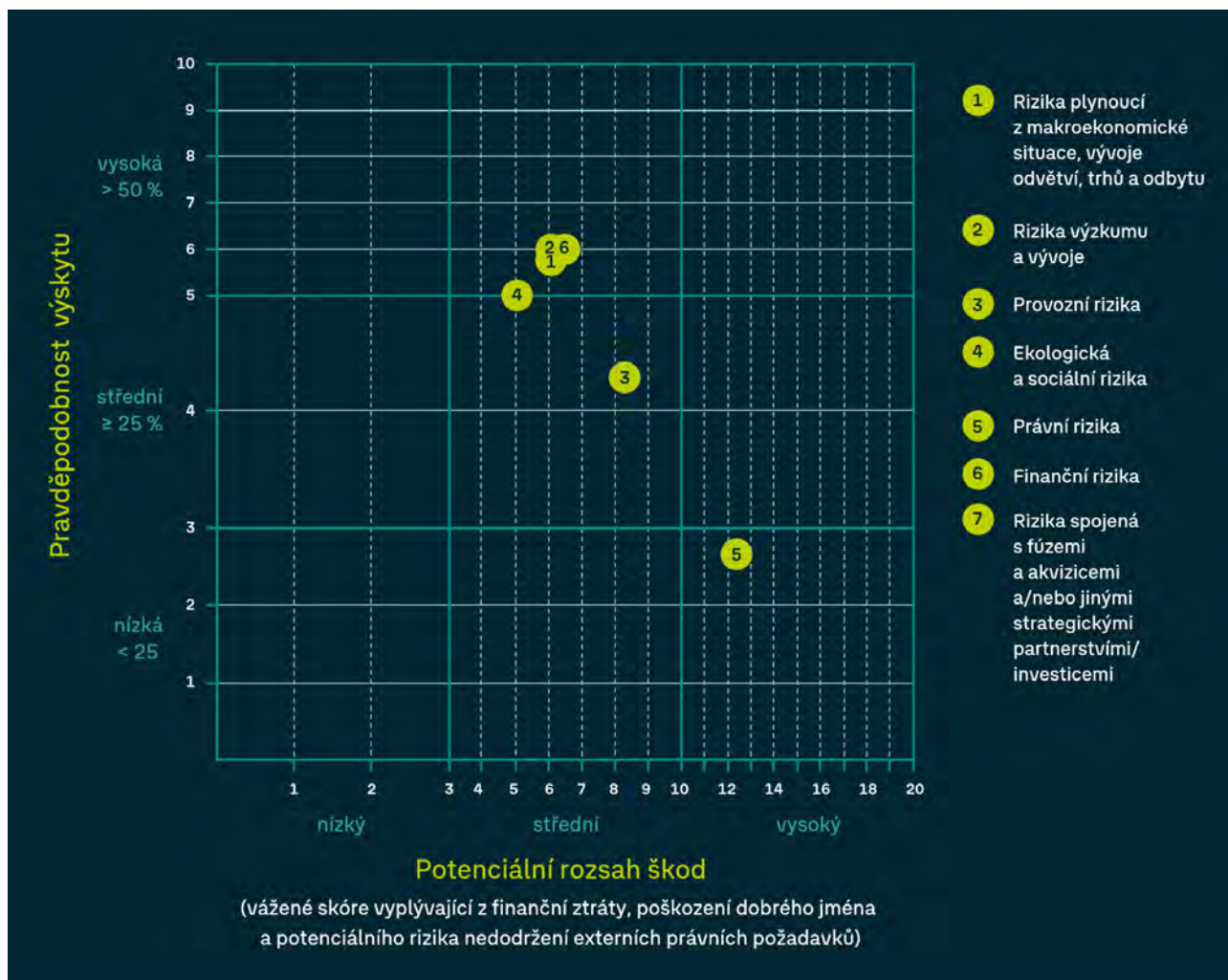
Při sestavování souhrnné výroční zprávy koncernu jsou zohledňovány aktuálně platné předpisy a ustanovení. Zpráva je sestavována na centrální úrovni za účasti a v koordinaci s jednotlivými jednotkami a společnostmi koncernu.

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

Konsolidační a podnikový řídicí systém Volkswagen (VoKUs) umožňuje koncernu Volkswagen konsolidovat a analyzovat jak historická účetní data, tak plánovaná data z controllingu. Tento integrovaný systém 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 několikasupňovým 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. 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.

Všechna rizika nahlášená oddělení řízení rizik koncernu s rizikovým skóre 20 a více pro jednotky zahrnuté z QRP jsou mimo jiné zahrnuta do hodnocení kategorií rizik koncernu Volkswagen a do zpráv představenstvu. Grafické znázornění kategorií rizik je založeno na průměrných hodnotách skóre. Ve vykazovaném období nebyla v kategorii rizik „Rizika z fúzí a akvizic a/nebo jiných strategických partnerství/investic“ vykazována 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).

Nejvýznamnější rizika stanovená pomocí procesu QRP vyplývají z negativních tržních vlivů a omezených prodejů, vyvolaných mimo jiné restrikcemi obchodu a rostoucím protekcionismem.

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 také vyplývají z rostoucích protekcionistických tendencí a strukturálních deficitů, které představují hrozbu pro výkonnost jednotlivých vyspělých ekonomik a rozvíjejících se trhů. Kromě toho přibývá environmentálních problémů, jež v různé míře ovlivňují jednotlivé země a regiony. Rizika pro makroekonomické prostředí skýtá také globální přechod od expanzivní k restriktivnější měnové politice spolu s pokračující vysokou inflací. Vysoký dluh soukromého a veřejného sektoru mnoha zemí je překážkou možného růstu a může vést i k negativním reakcím trhu. Růst mohou brzdit i demografické vlivy. Pokles růstu v klíčových zemích a regionech má často okamžitý dopad na stav světové ekonomiky, a proto představuje hlavní riziko.

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, rozkladu státních struktur a neefektivních právních jistot.

Dalším významným rizikovým faktorem pro rozvoj národních ekonomik a regionů jsou geopolitická napětí a konflikty, spolu se známkami roztržštěnosti v globální ekonomice. Vzhledem k existujícím silným globálním závislostem může mít místní vývoj také negativní dopady na celosvětové hospodářství. Vyostření konfliktů na Blízkém východě nebo v Africe, a zejména konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou, který probíhá od února 2022, by mohlo vyvolat otřesy na světových trzích s energiemi a ostatními surovinami a posílit migrační tendence. 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 poroste v roce 2024 pomaleji. 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

Západoevropské země, zejména Německo, a dále pak čínský trh jsou našimi hlavními odbytišti. Významný pokles poptávky v těchto regionech způsobený hospodářskou situací by znamenal mimořádné zatížení výsledku společnosti. Tomuto riziku čelíme přehledně strukturovanou, inovativní a synergistickou produktovou nabídkou, resp. Cenovou politikou orientovanou na zákazníky. 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.

Velmi významné pro koncern Volkswagen jsou trhy ve střední a východní Evropě, v Jižní Americe a Asii. 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 minimálních požadavků (homologace, schválení), jakož i různé obchodní překážky. Zároveň tam, kde to hospodářská a regulační situace dovoluje, existují příležitosti nad rámec stávajících prognóz plynoucích 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 může vést k nedostatečnému využití kapacit v rámci celosvětové automobilové produkce, a způsobit, že stávající poptávka nebude moci být v některých případech uspokojena a dojde k jejímu přesunu.

Silná poptávka, která se vytvořila v dobách krize na jednotlivých etablovaných trzích, by mohla rovněž přinést zřetelné výrazné ekonomiky, pokud se ekonomické prostředí uvolní rychleji, než se očekávalo.

V Evropě hrozí, že některá města za účelem dodržování emisních limitů zakážou vjezd vozům se spalovacími motory. V Číně platí od roku 2019 tzv. Kvóta pro vozidla na novou energii, podle níž musí elektromobily na baterie, plug-in hybridy a vozidla s palivovými články představovat určitý podíl nově vyráběných vozů výrobců. V USA zavádí Kalifornie již několik let předpisy, které ostatní státy následují a podle nichž výrobci rok od roku podléhají stále přísnějším zákonným požadavkům na prodej vozidel s nulovými emisemi. 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 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 rozsáhlé řízení likvidních rizik, abychom mohli včas přijmout vhodná protioopatření 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.

Dne 17. Dubna 2023 prodloužila Evropská komise nařízením (EU) 2023/822 o dalších pět let platnost nařízení o blokových výjimkách pro odvětví motorových vozidel (nařízení (EU) 461/2010, „nařízení o blokových výjimkách pro motorová vozidla“), jehož platnost měla skončit 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. 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. Kromě toho Evropská komise vyhodnocuje trh s ohledem na stávající ochranu průmyslových vzorů a předložila návrh změny směrnice o právní ochraně průmyslových vzorů. Případné omezení nebo zrušení ochrany průmyslových vzorů viditelných náhradních dílů, i na evropské úrovni, by mohlo mít negativní dopad na podnikání koncernu Volkswagen v oblasti 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. Zejména rychle rozvíjející se požadavky zákazníků, svižné zavádění legislativních iniciativ, včetně těch, které souvisejí s dosahováním cílů v oblasti ochrany klimatu, a vstup nových konkurentů z jiných odvětví 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.

Zcela nelze vyloučit ani odklon od nákladní silniční dopravy k jiným dopravním prostředkům a s tím spojený pokles poptávky po užitkových vozidlech koncernu Volkswagen.

V následujícím textu se věnujeme regionům a trhům s největším růstovým potenciálem z hlediska koncernu Volkswagen.

> Čína

Očekává se, že poptávka po vozidlech zde v následujících letech vzroste z důvodu potřeby individuální mobility. To má vliv i na trh s elektromobilitou, který se již vyznačuje mimo jiné velkosériovými domácími 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 zvýší. Neustále rozšiřujeme náš sortiment o modely vyvinuté speciálně pro čínské zákazníky, abychom se mohli podílet na významných příležitostech, které tento trh nabízí – zejména s ohledem na elektromobilitu – a udrželi si tak naši silnou pozici na čínském trhu. Na tomto rostoucím trhu stále častěji uzavíráme partnerství a dále rozšiřujeme naše výrobní kapacity, například díky novým závodům na výrobu elektromobilů v An-chuej a Čchang-čchunu.

> 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 v Indii konsolidoval své aktivity a s novými modely, konkrétně Taigun pod značkou Volkswagen osobní vozy a Škoda Kushaq a Slavia, které přizpůsobil očekáváním zákazníků, zahájil místní modelovou ofenzívu.

> USA

Na nasyceném americkém trhu se v nadcházejících letech očekává mírný nárůst podílu lehkých nákladních vozidel (zejména SUV a pickupů). Dále existuje předpoklad, že elektrifikace mobility se pravděpodobně zrychlí v důsledku dotačních opatření a zákonem předepsaných cílů ohledně efektivity emisí a palivové spotřeby vozového parku. Tyto faktory jsou nicméně aktuálně 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 plně elektrického 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 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 zde posílili svou konkurenční pozici, nabízíme speciálně pro tento trh lokálně vyráběná vozidla, jako jsou modely Saveiro nebo Nivus.

> Blízký východ

Politická a hospodářská nejistota v regionu se stále více podepisuje na trzích s osobními automobily. 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.

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 CO₂, 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. Mezi další možné důsledky patří nižší marže v nových a ojetých automobilech a dočasné zvýšení prostředků vázaných na pracovní kapitál.

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 koncernu Volkswagen v oblasti společných dílů, kdy v určitých případech jsou rozdíly mezi jednotlivými výrobky různých značek zanedbatelné. To by mohlo mít za následek interní kanibalizaci mezi značkami koncernu, vyšší marketingové náklady nebo náklady na změnu pozice. Formováním jasné identity značky pracujeme na minimalizaci uvedených rizik.

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.

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. Nižší ochotě nakupovat čelíme atraktivní modelovou řadou a důslednou orientací na zákazníka.

Neochota nakupovat vyvolaná krizí na některých trzích, spolu s rostoucími daněmi z motorových vozidel dle emisí CO₂ – 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.

Automobilové trhy po celém světě jsou vystaveny rizikům vládních zásahů, jako je zvýšení daní, které omezuje soukromou spotřebu, nebo omezování obchodu a protekcionistickým tendencím, například v podobě zavádění cel a sankcí. 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 již velmi vysokou 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 se vyvíjí mírně pozitivně, 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.

Rusko-ukrajinský konflikt a konfrontace na Blízkém východě

Probíhající rusko-ukrajinský konflikt a konfrontace na Blízkém východě představují riziko pro výkonnost světové ekonomiky, pro růst průmyslu a pro obchodní aktivity koncernu Volkswagen, zejména v důsledku rostoucích cen a snižující se dostupnosti energie.

Koncern Volkswagen nemá v těchto regionech žádné významné dceřiné společnosti ani kapitálové investice.

Z hlediska výsledků hospodaření, finanční situace a čistých aktiv koncernu Volkswagen jsou obchodní aktivity koncernu Volkswagen v předmětných regionech nevýznamné.

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 (jako např. šíření koronaviru SARS-CoV-2 včetně jeho variant), násilné konflikty (mj. současný rusko-ukrajinský konflikt a konfrontace na Blízkém východě), 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 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, jako je C6 v Číně nebo Euro 7 v Evropě od roku 2025, včetně nových zkušebních postupů a zkušebních cyklů (např. sjednocený jízdní cyklus, WLTP) a jejich postupného zpřísnování, jakož i dodržování schvalovacích procesů (homologace), které jsou stále komplexnější a časově náročnější. Specifikace zkoušek a homologační postupy se v jednotlivých zemích rovněž značně liší.

Na státní 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 protipatření. 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 střední (v předchozím roce vysoká) 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 nestálých komoditních trzích, především v souvislosti s dodávkami dílů, a v problémech týkajících se kvality.

Rizika vyplývající z mimořádných událostí v nákupní a výrobní síti koncernu Volkswagen

Mimořádné události, které nemůžeme ovlivnit, jako jsou přírodní katastrofy, extrémní klimatické jevy, pandemie a další události, například násilné konflikty (současný rusko-ukrajinský konflikt nebo konfrontace na Blízkém východě), požáry, výbuchy nebo únik látek škodlivých pro zdraví nebo životní prostředí, mohou 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. 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.

Vzhledem k nejistotě ohledně dalšího vývoje rusko-ukrajinského konfliktu a souvisejících sankcí, jakož i dalšího vývoje na trhu s energiemi, existuje v celém automobilovém průmyslu riziko, že navzdory preventivním opatřením nebude možné včas rozpoznat hrozící přerušování dodávek a výrobu nebude možné udržet v plném rozsahu i přes účinná protiopatření.

Protiopatření mohou zahrnovat hledání alternativ v případě selhání dodavatele a organizaci zvláštních procesů. Nákupní oddělení dokázalo ve spolupráci se všemi útvary koncernu a sítí dodavatelů zavedená opatření zužitkovat, především při zajišťování nakupovaných dílů ze zaplavených oblastí Slovenska v roce 2023.

Rizika a příležitosti v oblasti nákupu a technologií

Současné trendy v automobilovém průmyslu, jako je elektromobilita a autonomní řízení, vedou k rostoucím finančním požadavkům na dodavatele a staví je před velké výzvy, které ještě zhoršuje aktuální situace v oblasti cen surovin a omezená dostupnost polovodičů. 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 v důsledku současné globální geopolitické a makroekonomické situace. Jako příklad lze uvést přetrvávající omezení dodávek polovodičových součástek a přímé i nepřímé dopady rusko-ukrajinského konfliktu, včetně možného dočasného přerušování dodávek energie.

Rizika týkající se zásobování jsou v procesu nákupu 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.

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 kroky.

Rizika ve výrobě baterií vyplývají zejména z rostoucí poptávky po bateriových článcích a s tím související závislosti na dodavatelích, ze změn technologií a z životnosti bateriových článků. 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. Zejména na trzích v USA, Brazílii, Indii a Číně, pro které vyvíjíme vlastní vozy, a na nichž se mezitím etablovali lokální výrobní závody i dodavatelé, má zajištění kvality zcela zásadní význam, pokud dále uvážíme, že vlivy regulačních orgánů a úřadů jsou obtížně předvídatelné. 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.

V současné době není možné vyloučit případné další navýšení objemu svolávacích akcí řady modelů vyráběných různými výrobci, u kterých byly instalovány určité typy airbagů firmy Takata. Může se to týkat i modelů koncernu Volkswagen.

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 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.

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 překrývajících 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 protipatření 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 trendu odklonu od konvenčních vozidel se spalovacími motory směrem k vyššímu podílu elektrifikovaných vozidel. 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 protipatření 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. 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 novými požadavky na kybernetickou bezpečnost podle nařízení EHK OSN, mohou výrobu rovněž ovlivnit. Zprv, 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, návrh 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.

Současný neúměrný nárůst cen komodit, energií a přepravy mohou mít spolu s omezenou dostupností polovodičů nepříznivý dopad na výrobní náklady a výnosy.

Cílem je identifikovat tato rizika v časně fázi a přijmout vhodná opatření k jejich eliminaci nebo minimalizaci předem, zejména během fáze nabídkového řízení a plánování rozsáhlých nadcházejících projektů. Toho je dosaženo neustálou optimalizací procesu řízení ve všech fázích projektu a využíváním získaných zkušeností, jakož i pravidelnými revizemi 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. Výsledné finanční dopady mohou navíc překročit dostupné rezervy. 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, resp. neudělení typového schválení (homologace) ze strany příslušných 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. Abychom zajistili systematické vyhodnocování výsledků měření CoP a ISC, zavedli jsme v rámci celého koncernu odpovídající systém IT, který slouží jako základ k zaznamenávání stavu a dokumentace 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 někde nově zavedené) předpisy na ochranu zákazníků při jednání s výrobcí 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.

V souvislosti s rostoucí technickou složitostí vozidel kvůli požadavkům na jejich vnitřní i vnější konektivitu, jakož i používaným platformám a systémům nástrojů různých značek, je nezbytné zajistit kvalitu dodávaných dílů a softwarových komponent. 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 směrnících. 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 přichozí 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 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

Z pozice globálního poskytovatele udržitelné mobility přisuzuje Volkswagen informačním technologiím (IT) stále větší význam. Jsou využívány napříč všemi obchodními jednotkami koncernu. Rizika v oblasti IT existují ve spojitosti s trojicí cílů ochrany, kterými jsou důvěrnost, integrita a dostupnost, a zahrnují především neoprávněný přístup k citlivým elektronickým údajům společnosti nebo zákazníků, změnu a vytěžení těchto údajů, jakož i nedostatečnou dostupnost systémů v důsledku poruch, katastrof a nestálé geopolitické situace. Obezřetné zacházení s daty je základním předpokladem integrity dat a bezchybného fungování 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 přitom bezpečnost dat, transparentnost a informační sebeurčení, jakož i bezpečnost zákazníků při využívání našich služeb.

Abychom firemní a zákaznická data ochránili před neoprávněným přístupem, úpravami a vytěžením, využíváme technologie IT zabezpečení založené na hodnocení rizik, například moderní bezpečnostní systémy pro detekci malwaru a škodlivého chování.

Ochranu dále zvyšujeme omezením přístupových práv do systémů a centrální správy, včetně cyklických 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, reportována představenstvu a na úrovni nejvyššího vedení probíhá jejich zmírňování. 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. Jeho fungování umožňuje rychlou reakci a účinnou koordinaci opatření. Tento taktický přístup se v praxi osvědčil, mimo jiné při rychlém zvládnutí závažného incidentu, k němuž došlo v září 2023.

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 kvalitě 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 na témata typu důvěryhodnost, etika, udržitelnost a ochrana klimatu je pod drobnohledem veřejnosti. Jedním ze základních principů našeho podnikání je proto průběžně ověřovat a věnovat zvláštní pozornost dodržování zákonných požadavků a etických zásad. Jsme si však vědomi, že zneužití nebo trestné činy jednotlivců a výsledné poškození dobré pověsti nikdy nelze zcela zabránit. Reakce médií mohou mít navíc negativní dopad na image koncernu Volkswagen a jeho značek. Tento dopad také výrazně závisí na efektivitě naší komunikace v době krize.

Ekologická a sociální rizika

V této kategorii rizika je pravděpodobnost výskytu hodnocena jako vysoká (v předchozím roce střední) a případný rozsah škod jako střední (v předchozím roce vysoký).

Nejvýznamnější rizika dle procesu QRP vyplývají z nedodržování předpisů týkajících se CO₂.

Personální rizika

Máme k dispozici řadu nástrojů, jak čelit hospodářským rizikům, náhlým změnám trhu či konkurenční situaci, 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 stabilní počet stálých pracovníků i v situacích, kdy je poptávka proměnlivá.

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*, Fakulta 73 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, potažmo ztrátou know-how zaměstnanců, kteří odcházejí do důchodu, minimalizujeme intenzivním plánováním nástupnictví a odborným vzděláváním specifickým pro dané oddělení.

Postupující digitalizace našich procesů v oblasti lidských zdrojů 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. Volkswagen si je vědom své odpovědnosti za zpracování těchto údajů. Aby proces zpracování odpovídal požadavkům na ochranu údajů, řešíme příslušná rizika jako součást komplexních opatření v rámci systému řízení ochrany údajů.

Dodržování zákonných požadavků, identifikace a hodnocení rizik souvisejících s prací, stanovení opatření a sledování jejich účinnosti tvoří základ úspěšné koncepce bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a pozitivně tak přispívají k udržení zdraví zaměstnanců jako součástí společnosti. Zajištění bezpečného a zdravého pracovního prostředí je klíčovou součástí udržitelného řízení podniku, zejména v transformačních fázích; je také důležitou součástí atraktivity zaměstnavatele s cílem účinně snížit související rizika a minimalizovat narušení procesů a prostojů ve výrobě.

Požadavky na ochranu životního prostředí

Specifické emisní cíle pro všechny nové modely osobních a lehkých užitkových vozů pro značky a koncerny v EU na rok 2020 a následující období stanoví nařízení EU č. 2019/631. 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.

V nařízení přijatém a zveřejněném EU v roce 2019 se stanoví, že od roku 2021 nesmí průměrné emise evropských osobních automobilů překračovat 95 g CO₂/km. Do roku 2020 včetně byl soulad s evropskou legislativou pro vozové parky založen na novém evropském jízdním cyklu (NEDC); od roku 2021 byla cílová hodnota NEDC převedena na cílovou hodnotu WLTP na základě procesu definovaného zákonodárcem. Nedošlo přitom k žádnému zpřísnění cílové hodnoty. Podobný přístup je uplatňován i vůči lehkým užitkovým vozidlům, kdy od roku 2021 platí pro všechny vozy cílová hodnota 147 g CO₂/km.

Cíle se zpřísní od roku 2025, kdy u nových evropských osobních vozů bude (od roku 2025) požadováno snížení emisí CO₂ o 15 %, resp. o 55 % od roku 2030. U nových lehkých užitkových vozidel bude požadováno snížení o 15 % (2025), resp. 50 % (2030). Pro rok 2035 se pak cíl snížení emisí CO₂ ve výši 100 % vztahuje na nové osobní automobily a lehké užitkové vozy. Výchozím bodem je v každém případě hodnota WLTP pro vozový park v roce 2021. Uvedených cílů lze dosáhnout pouze prostřednictvím rostoucího podílu elektrických vozidel.

Pokud příslušný cíl pro vozový park není splněn, může Komise uložit poplatek za překročení emisí ve výši 95 € za každý gram překročení emisí CO₂ na nově registrované vozidlo.

Souběžně s tím jsou rozvíjeny nebo zaváděny předpisy upravující spotřebu nových vozových parků i mimo členské země EU 27 (plus Norsko a Island), například v Brazílii, Kanadě, Číně, Indii, Japonsku, Mexiku, Saúdské Arábii, Jižní Koreji, Švýcarsku, Tchaj-wanu, Spojeném království a v USA. V Číně dochází k postupnému zpřísnování 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 této legislativy týkající se spotřeby paliva vozového parku prosazuje Čína tzv. kvótu pro vozidla na novou energii, podle níž má celkový objem výroby nebo dovozu každého výrobce zahrnovat stále větší podíl elektrifikovaných vozidel.

Pro rok 2023 činila daná kvóta 18 % a musela být splněna prostřednictvím bateriových elektromobilů, plug-in hybridů nebo vozidel s palivovými články. Pro roky 2024 a 2025 bude kvóta dále zvýšena. Na období po roce 2025 zatím žádné údaje o možných cílech neexistují.

V USA jsou roční cíle v oblasti emisí CO₂ a účinnosti, které musí splnit vozový park nových osobních a lehkých užitkových vozidel, stanoveny právními předpisy o skleníkových plynech (GHG) a právními předpisy o průměrné spotřebě paliva (CAFE). V prosinci 2021 zveřejnila současná vláda nové cíle emisí CO₂ pro vozový park na období 2022 až 2026. Průměrná hodnota pro celý vozový park osobních a lehkých užitkových vozidel má klesnout ze 137 g CO₂/km v roce 2022 na 106 g CO₂/km v roce 2026. Tím se ruší zmínění cílových hodnot, které provedla předchozí vláda. Totéž platí pro cíle účinnosti CAFE pro roky 2024 až 2026, které byly oznámeny na jaře 2022. Výše uvedené znamená, že až do roku 2026 je třeba každoročně plnit stále přísnější cílové hodnoty pro vozový park. Současná vláda stanovila cíl, že do roku 2030 má být polovina všech prodaných nových automobilů na elektrický pohon. Podle předpokladů se to promítne do ambicióznějších cílů zahrnutých do budoucích předpisů GHG a CAFE. V Kalifornii a ostatních státech USA, jež je používají, musí být navíc dodržovány předpisy zákona o vozidlech s nulovými emisemi (Zero-Emission Vehicle Mandate), který předepisuje každoročně se zvyšující míru elektrifikace nového vozového parku. Cílem je úplná elektrifikace osobních a lehkých užitkových vozů do roku 2035.

V důsledku neustále rostoucího množství nařízení o spotřebě paliva a emisích CO₂ 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 se svými značkami, aby mimo jiné zabránil překročení limitů vozového parku, což by vedlo ke značným finančním závazkům. Pro dosažení cílů jsou však rozhodující technologické a hospodářské možnosti koncernu, které se mimo jiné promítají do naší strategie 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. Další možnosti, jak dosáhnout stanovených cílů, jsou stanoveny právními předpisy v jednotlivých regionech a mimo jiné zahrnují:

- > zohlednění dodatečných inovativních technologií zabudovaných ve vozidle, které snižují spotřebu mimo zkušební cyklus (tzv. ekologické inovace/úlevy 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. Debata o následných emisních předpisech (Euro 7) začala na evropské úrovni koncem roku 2022 a skončila na sklonku roku 2023 kompromisem dosaženým během jednání v rámci trialogu. Očekává se, že konečné znění nařízení bude v Úředním věstníku zveřejněno až ve druhém čtvrtletí roku 2024. Předpokládá se, že toto nástupnické nařízení vstoupí v platnost v druhé polovině dekády.

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.

Na užitková vozidla se po celém světě vztahují stále přísnější ekologické předpisy, zejména v souvislosti se změnou klimatu a emisemi vozidel. Revidovaným nařízením (EU) 2019/1242 stanovila Evropská unie výrobcům těžkých užitkových vozidel s přípustnou maximální hmotností nad 16 tun velmi ambiciózní cíle pro snížení emisí CO₂ v Evropě v nadcházející dekádě. Byl potvrzen cíl stanovený pro rok 2025 snížit emise CO₂ z těžkých užitkových vozidel o 15 %. Nově navržené cíle pro emise CO₂ pro stejnou kategorii vozidel jsou však zaměřeny na snížení o 45 % do roku 2030 (dříve 30 %), resp. 65 % do roku 2035, a to na základě referenční hodnoty z období od července 2019 do června 2020. Komise EU chce navíc rozšířit cíle na další skupiny vozidel (všechna střední a těžká užitková vozidla nad 5 tun, včetně autobusů, přičemž profesionální a speciální vozidla jsou stále vyloučena). Dále Evropská komise navrhla, aby všechny nové městské autobusy v Evropě byly od roku 2030 bezemisní. V případě překročení emisí budou od roku 2025 ukládány pokuty ve výši 4,250 € za gram CO₂/tunokilometr (tkm) na vozidlo. Evropská rada a Parlament dokončily své postoje k návrhu Komise na revizi nařízení, kterým se stanoví výkonnostní normy emisí CO₂ pro těžká nákladní vozidla. Instituce EU doufají, že se jim v nadcházejících jednáních v rámci dialogu podaří dosáhnout kompromisu.

V rámci Zelené dohody pro Evropu definovala Evropská komise cíl dosažení klimatické neutrality do roku 2050. Ten předpokládá celkové snížení emisí CO₂ v EU do roku 2030 nejméně o 55 % ve srovnání s rokem 1990 (dříve 40 %) a představuje pro celé odvětví dopravy velkou výzvu. Revize požadavků na emise CO₂ u těžkých nákladních vozidel v roce 2023 a kompromis vyjednaný na konci roku 2023 mezi zástupci Evropského parlamentu a členskými státy EU ohledně nové normy Euro 7 pro obvyklé znečišťující látky by mohly tyto výzvy dále zhoršit.

Počátkem roku 2023 byly v Brazílii zavedeny nové předpisy pro výrobce užitkových vozidel, které mají snížit emise látek znečišťujících ovzduší. Také v USA může dojít k dalšímu zpřísnění emisních předpisů pro CO₂ a oxidy dusíku (NO_x) pro těžká nákladní vozidla. Na základě emisí z roku 2016 bylo již stanoveno požadované snížení emisí CO₂ na roky 2024 a 2027. Spojené státy také přijaly novou regulaci emisí NO_x, která má vstoupit v platnost v roce 2024, resp. 2027. V polovině roku 2023 stanovila Čína nové cíle pro snížení emisí CO₂ u všech těžkých nákladních vozidel.

Přizpůsobování užitkových vozidel novým emisním normám je náročné a nákladné, zejména s ohledem na často protichůdné předpisy pro emise CO₂ a ostatní znečišťující látky ze spalovacích motorů. Aby bylo možné splnit cíle pro různé trhy, je nezbytné snížit emise CO₂ a výfukových plynů pomocí nových technologií. Proto významně investujeme do alternativních pohonů šetrných ke klimatu – zejména do bateriových užitkových vozidel a autobusů.

Debaty o zákazu provozu vozidel s dieselovým motorem v Německu ztratila na intenzitě vzhledem k výraznému zlepšení výsledků měření kvality ovzduší. V roce 2022 pouze dvě města nesplnila imisní limity oxidu dusičitého (NO₂). 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 NO₂. 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 také 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.

Segment energetiky podléhá řadě zvláštních předpisů na ochranu životního prostředí, například Mezinárodní námořní organizace (IMO) vydala v rámci mezinárodní dohody o snížení znečištění moří nařízení MARine POLLution (MARPOL) o ochraně životního prostředí pro 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. Skupina Světové banky stanovila 18. prosince 2008 limity pro plynové a diesellové motory v pokynech pro ochranu životního prostředí, zdraví a bezpečnost pro tepelné elektrárny (*Environmental, Health, and Safety Guidelines for Thermal Power Plants*). Tyto pokyny, které jsou v současné době revidovány, se mají uplatnit ve státech, které nepřijaly žádnou relevantní národní legislativu, případně zavedly mírnější předpisy. 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 nízká (v předchozím roce střední) a případný rozsah škod jako vysoký (v předchozím roce vysoký).

Nejvýznamnější rizika dle QRP vyplývají z problematiky diesellových 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.

Na celém světě, zejména v USA, 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 nepřijatelné. 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 nepřipustné – modifikaci součástí softwaru dotýčných řídicích 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 nepřipustné „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 řídicí jednotky motoru, která byla identifikována jako podle práva USA nepřipustné „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.

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. řídicím 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 klasy (skupiny vozidel) v rámci své působnosti konstatoval, že s prováděním technických opatření nejsou spojeny negativní změny v ohledně spotřeby paliva, emisí CO₂, 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 řadu dotčených pohonných jednotek a po schválení úřadem KBA je již nainstalovala do velkého počtu vozidel dotčených zákazníků. U malého počtu dosud neschválených aktualizací softwaru se stále očekává schválení ze strany KBA.

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 lednu roku 2021 bylo Zemským soudem v Braunschweigu trestní řízení kvůli obvinění z tržní manipulace ve vztahu k informačním povinnostem vyplývajících z regulace kapitálového trhu v souvislosti s problematikou dieselových motorů vedené proti bývalému předsedovi představenstva zastaveno předběžně a proti společnosti Volkswagen AG (relevantní přestupková řízení) definitivně. Na základě návrhu podaného Státním zastupitelstvím v Braunschweigu, Zemský soud v Braunschweigu v prosinci 2023 obnovil řízení proti bývalému předsedovi představenstva. Případ bude nyní pokračovat; Zemský soud v Braunschweigu zatím nestanovil žádné datum zahájení soudního řízení.

V září 2020 shledal Zemský soud v Braunschweigu přípustnou obžalobu také proti témuž bývalému předsedovi představenstva společnosti Volkswagen AG kvůli obvinění z podvodu v souvislosti s problematikou dieselových motorů typu EA 189. Řízení proti tomuto bývalému předsedovi představenstva společnosti Volkswagen AG bylo v mezidobí odděleno. Hlavní líčení proti dalším obžalovaným bylo zahájeno v září 2021.

Státní zastupitelství v Braunschweigu vyšetřovalo podezření z podvodu v souvislosti s motory typu EA 288. Řízení proti obviněným zaměstnancům a proti společnosti Volkswagen AG byla ukončena na přelomu let 2022 a 2023, a to definitivně proti zaplacení soudem stanovené částky v případě tří obviněných osob a předběžně v případě dalších čtyř osob.

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. Zemský soud Mnichov II v dubnu 2023 zastavil řízení proti dalšímu bývalému žalovanému proti zaplacení pokuty.

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 zatím nerozhodl, zda odvolání vyhoví.

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 deaktivací zařízení (odpojovací zařízení). Výšková korekce se týká systému recirkulace výfukových plynů závislého na nadmořské výšce; taxi spínač ovlivňuje recirkulaci výfukových plynů v závislosti na době, po kterou vozidlo pracuje na volnoběh. 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 u správního soudu ve Šlesvicku další dvě žaloby, kdy první směřuje proti oznámením o schválení dalších vozidel Audi a Porsche vybavených motory typu EA 189 a vybranými motory V-TDI, zatímco druhá žaloba směřuje proti všem vozidlům koncernu se vznětovými motory 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 diesellových 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, Portugalsku a Jihoafrické republice. V těchto řízeních jsou mimo jiné uplatňovány nároky na náhradu újmy. Probíhala zejména následující řízení:

V Belgii je podána skupinová žaloba belgickou spotřebitelskou organizací *Test Aankoop VZW*, která požaduje vrácení kupní ceny nebo alternativně náhradu škody; pro tuto žalobu byl prohlášen za aplikovatelný mechanismus „opt-out“. Na základě mechanismu opt-out se skupinové řízení vztahuje potenciálně na všechna vozidla s motory typu EA 189, která byla pořízena spotřebiteli na belgickém trhu po 1. září 2014, ledaže spotřebitel aktivně ze skupinového řízení vystoupí. V červenci 2023 byl vydán prvoinstanční rozsudek ve věci skupinové žaloby, který nařizuje 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. Rozsudek ještě není pravomocný.

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. Žalobce se v druhé skupinové žalobě, která se týká zhruba 67 tisíc vozů Amarok pozdější generace, odvolal proti rozsudku soudu první instance z října 2021, kterým byla žaloba zamítnuta, a odvolací soud jeho odvolání v červnu 2023 zamítl. Proti tomuto rozhodnutí se žalobce odvolal k Nejvyššímu soudu.

Společnost *financialright GmbH* původně uplatnila souhrnné nároky proti společnostem koncernu Volkswagen u několika německých zemských soudů, ve kterých uplatnila přibližně 45 tisíc nároků, které na ni postoupili zákazníci z Německa, Slovinska a Švýcarska; Spolkový soudní dvůr (BGH) od té doby potvrdil přípustnost obchodního modelu společnosti *financialright GmbH*. Po zpětvzetí řady návrhů zůstává v současné době stále sporných přibližně 9 tisíc nároků. Byly vytvořeny rezervy pro případ, že by vymahatelné nároky byly znovu uplatněny mimosoudně nebo u soudu.

Kromě toho byly na konci roku 2021 podány žaloby u soudů v Anglii a Walesu proti společnostem Volkswagen AG, Volkswagen Financial Services (UK) Limited a dalším koncernovým společnostem Volkswagen v souvislosti s určitými dieselovými vozidly pronajatými nebo prodanými v Anglii, Walesu a Severním Irsku od roku 2009 a různými dalšími typy dieselových motorů. Tyto žaloby jsou ve velmi rané fázi řízení. Úplná žaloba dosud nebyla formálně předložena žádné společnosti koncernu a řada nároků žalobců dosud nebyla podrobně konkretizována.

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 byl v červenci roku 2021 vynesena rozsudek, kterým bylo v první instanci vyhověno skupinové žalobě svazu spotřebitelů *Altroconsumo* v zastoupení italských zákazníků před soudem v Benátkách. Rozsudek nařizoval společnosti Volkswagen AG a Volkswagen Group Italia zaplatit ca 63 tis. spotřebitelů náhradu újmy v celkové výši ca 185 mil. €.

Po odvolání společností Volkswagen AG a Volkswagen Group Italia byl rozsudek z velké části zrušen. Spotřebitelé skutečně přihlášení ke skupinové žalobě proto obdrží každý pouze 300 €.

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 prodejčům 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. V tomto rozsudku se dále konstatuje, že amsterdamský soud není příslušný k projednávání žalob podaných spotřebiteli mimo Nizozemsko. DEJF podala proti tomuto rozsudku původně rozsáhlé odvolání, ale ve vykazovaném období se omezila pouze na otázku použitelnosti nového režimu skupinových žalob. Rozhodnutí soudu, že není příslušný k projednávání žalob podaných spotřebiteli mimo Nizozemsko, je tedy konečné a závazné. Soud přerušil další řízení v prvním stupni do rozhodnutí odvolacího soudu.

V Portugalsku podala portugalská spotřebitelská organizace skupinovou žalobu s mechanismem out-out s možným dopadem na přibližně 70 tis. vozidel s motory typu EA 189. V červenci 2023 Nejvyšší soud skupinovou žalobu zamítl jako nepřipustnou, protože žalující spotřebitelská organizace nenaplňovala podmínku přípustnosti podání žaloby. Rozsudek nabyl právní moci v září 2023.

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 25 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.

Spolkový soudní dvůr (BGH – nejvyšší instance v obecném soudnictví) v roce 2020 vyjasnil v několika zásadních rozsudcích významné právní otázky pro tehdy ještě probíhající řízení ohledně vozidel s motory typu EA 189. BGH rozhodl, že kupující, kteří si zakoupili vozidla před zveřejněním problému s dieselovými motory, mohou svá vozidla vrátit společnosti Volkswagen AG a obdržet náhradu zaplacené kupní ceny po odečtení prospěchu plynoucího z používání vozidla. Nárok na náhradu újmy na základně delikt ní odpovědnosti však nebyl dán, pokud kupující vozidlo nabyl po ad hoc sdělení 22. září 2015 nebo nárok opírá výlučně o zabudovanou teplotní recirkulaci výfukových plynů (tzv. teplotní okno). V únoru roku 2022 rozhodl BGH v dalších zásadních rozsudcích ohledně vozidel s motory typu EA 189, že kupujícím nových vozidel značky Volkswagen po uplynutí subjektivní promlčecí lhůty náleží tzv. nárok na reziduální náhradu újmy vůči společnosti Volkswagen AG. BGH již dříve rozhodl, že kupující ojetých vozů takové nároky nemají. BGH rozhodl, že kupující musí vrátit své vozidlo, aby mohli požadovat refundaci, která bude snížena o prospěch plynoucí z používání vozidla a o ziskovou marži prodejce. V dalším zásadním rozsudku z července 2022, který se týkal vozidel s motory EA 189, BGH rozhodl, že kupci nových vozidel jiných koncernových značek nemají od společnosti Volkswagen AG nárok na náhradu zbytkové škody.

Na konci června 2023 vydal BGH rozsudky v řízeních proti společnostem Volkswagen AG a AUDI AG, které se týkaly implementace judikatury ESD ohledně možných nároků kupujících dle evropského práva o typovém schválení do německého práva.

BGH rozhodl, že žalující, kteří z nedbalosti použili nepřipustné odpojovací zařízení, mají obecně nárok na delikt ní nárok na náhradu rozdílné škody ve výši 5 % až 15 % kupní ceny vozidla. Zda tento nárok v jednotlivých případech existuje, musí objasnit odvolací soudy. BGH uvedl, že při rozhodování o nepřipustnosti deaktivčního zařízení nezáleží na tom, zda budou limity zkušební postupu NEDC dodrženy i v případě, že bude změněno fungování systému. Podle BGH se odpovědnost neuplatní, pokud výrobce nenese vinu, například proto, že příslušný orgán schválil deaktivční zařízení v jeho konkrétním provedení a s přihlédnutím ke zjištěným kombinacím deaktivčních zařízení nebo by je na požádání schválil. V případě, že nárok na rozdílnou škodu v zásadě existuje, musí kupující vzít v úvahu také užitek z používání a hodnotu vozidla, pokud převyšují sníženou hodnotu vozidla. Ke snížení škody lze přihlédnout i k provedené aktualizaci softwaru.

Pro převážnou většinu skupinových řízení se zákazníci 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 projednáváné 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 výsledku 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 deaktivčních 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. Dosud žádný z vyšetřovaných svědků nevypověděl, že by měl osobní poznatky nebo že by o tom věděly osoby odpovědné za jednorázové účelové informování. 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. Účinky odmítnutí výpovědi na pozadí důkazního břemene společnosti Volkswagen AG nelze posuzovat abstraktně. 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, Administating 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 jsou proti společnosti Volkswagen AG v souvislosti s problematikou dieselových motorů celosvětově (kromě USA/Kanady) v současnosti podány investorské žaloby, soudní platební rozkazy a návrhy smíru a přihlášky nároků dle KapMuG, jimiž jsou uplatňovány nároky ve výši ca 9,2 mld. €. K dnešnímu dni byly staženy nebo s konečnou platností zamítnuty žaloby v celkové výši několika stovek milionů. Volkswagen AG je i nadále přesvědčena, že své povinnosti vyplývající ze zákona o kapitálovém trhu řádně splnila a 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“ 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 listopadu 2023 pak Volkswagen uzavřel dohodu o smíru, která řeší žaloby na ochranu životního prostředí vznesené dvěma komunami (Hillsborough County/Florida a Salt Lake County/Utah) proti Volkswagen Group of America, Inc. a několika přidruženým společnostem.

V březnu 2019 podala americká Komise pro cenné papíry (SEC) žalobu mimo jiné proti společnostem Volkswagen AG, Volkswagen Group of America Finance, LLC 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.

Údaje týkající se odhadovaných finančních dopadů a údaje o nejistotách ohledně výše nebo splatnosti rezerv a podmíněných závazků v souvislosti s řízeními v USA/Kanadě nebudou v souladu s IAS 37.92 zveřejněny, aby tím nebyly negativně ovlivněny výsledky řízení a zájmy společnosti.

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, nařídil vrchní zemský soud, aby bylo ve věci o nařízení jmenování speciálního auditora provedeno rozsáhlé dokazování. Řízení ve věci výměny speciálního auditora bylo přerušeno až do ukončení dokazování. Společnost Volkswagen AG navíc již dříve podala u Zemského soudu v Braunschweigu žalobu, kterou se domáhala, aby 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 2023 vytvořeny rezervy na soudní spory a právní rizika ve výši přibližně 0,9 mld. € (1,4 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. € (4,2 mld. €), z nichž přibližně 3,8 mld. € (3,6 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.

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

V roce 2011 podala společnost *ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt)* žalobu na náhradu škody proti společností Volkswagen AG a Porsche SE za údajné porušení požadavků na zveřejnění informací podle zákona o kapitálovém trhu v souvislosti s nabytím kmenových akcií společností 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.

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 3,4 mld. BRL za celé předmětné období od roku 2009, což bylo zveřejněno v příloze ke konsolidované účetní závěrce v bodě „Podmíněné závazky“.

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 může proti zamítnutí odvolat, rozsudek není pravomocný.

Evropská komise provedla v roce 2011 šetření u evropských výrobců nákladních vozidel kvůli podezření týkající se nepřipustné výměny informací v období mezi lety 1997 a 2011. V listopadu 2014 zaslala v této souvislosti společností 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 89 mil. EUR. Podmíněné závazky nebyly zveřejněny, jelikož jejich vyčíslení není v současné době možné. To platí zejména pro řízení, která jsou v současné době v raném stadiu – včetně těch, která jsou teprve v počátečních fázích znaleckého posuzování.

Na základě rozhodnutí o narovnání vyměřila Evropská komise v červenci 2021 společností 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 je 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. Očekává se, že budou doručeny v průběhu roku 2024. 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 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 dodávek do 3,75 tuny). 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. 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. Společnost Volkswagen AG zvažuje, zda se proti tomuto rozhodnutí odvolá. Současně s tím společnost Volkswagen AG nadále zkoumá možnosti rozumné 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.

Společnost Porsche AG zjistila u vozidel pro různé trhy na celém světě skutečnosti potenciálně relevantní problémy z pohledu regulátora. Tyto skutečnosti se týkají otázek přípustnosti specifických hardwarových a softwarových součástí používaných při měření v rámci typizace. V konkrétních případech mohlo dojít k odchylkám od výrobních sérií. Podle současného stavu znalostí však průběžná výroba není dotčena. Uvedené skutečnosti nesouvisí s nepřípustnými odpojovacími zařízeními, která byla základem problematiky dieselových motorů. Daná problematika již byla z velké části uzavřena.

V listopadu roku 2021 podali tři žalobci společně s Greenpeace žalobu na společnost Volkswagen AG k Zemskému soudu v Braunschweigu. Mimo jiné se žaloba snaží přimět Volkswagen, 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. V únoru 2023 Zemský soud v Braunschweigu žalobu zamítl jako nedůvodnou.

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. Proti rozsudkům o zamítnutí žaloby se žalobci v březnu 2023 odvolali k Vrchnímu zemskému soudu v Braunschweigu a v dubnu 2023 k Vrchnímu zemskému soudu v Hammu.

V Rusku automobilový závod GAZ LLC (GAZ) ve vykazovaném období v několika soudních řízeních původně uplatnil mimo jiné údajné nároky na náhradu škody v celkové výši přibližně 44 mld. RUB vůči společnosti Volkswagen AG. Zajišťovací opatření, o která společnost GAZ v této souvislosti požádala a jež byla původně částečně uvalena na akcie společnosti Volkswagen Group Rus OOO (VGR) a movitý a nemovitý majetek VGR, byla následně soudy zamítnuta nebo zrušena. Společnost GAZ podala proti zamítnutí nebo zrušení zajišťovacích opatření ohledně movitého, resp. nemovitého majetku společnosti VGR odvolání, které bylo pravomocně zamítnuto. V květnu 2023 společnost Volkswagen AG dokončila prodej svých podílů ve společnosti VGR a jejích místních dceřiných společnostech společnosti Art-Finance LLC a po registraci transakce převedla vlastnictví příslušných podílů na kupující. Společnost VGR byla v červnu 2023 přejmenována na AGR LLC. V rámci plnění soudem potvrzeného smíru společnost GAZ mezitím stáhla svůj nárok v prvním soudním řízení, čímž řízení skončilo. Volkswagen AG, jediný žalovaný, se nadále brání ve zbývajících druhé žalobě týkající se údajných nároků v celkové výši přibližně 28,5 mld. RUB.

Na případné nároky v souvislosti s finančními službami pro spotřebitele vytvořily společnosti Volkswagen Bank GmbH a Volkswagen Leasing GmbH odpovídající rezervy. Týkají se řízení ohledně aspektů koncepce úvěrových a leasingových smluv pro zákazníky, které by mohly mít odkladný účinek na počátek běhu zákonných lhůt na odstoupení od smlouvy.

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 rizika

Volkswagen AG a dceřiné společnosti působí na celém světě a jsou průběžně kontrolovány místními finančními úřady. Změny v daňové legislativě a jejím výkladu ze strany daňových úřadů v příslušných zemích mohou zapříčinit, že se výše splatné daně bude lišit od odhadů provedených v účetní závěrce. Rizika vyplývají zejména z daňového ocenění přeshraničních dodávek a služeb uvnitř skupiny. Volkswagen průběžně sleduje vývoj daňových rizik a jejich dopady na konsolidovanou účetní závěrku prostřednictvím organizačních opatření, jako je zavedení předběžné cenové dohody či sledování převodních cen.

Pro případné budoucí daňové doměrky a související penále byly vytvořeny daňové rezervy vykázané v ostatních rezervách.

Koncern Volkswagen si je vědom své společenské odpovědnosti za plnění daňových předpisů (*tax compliance*) a zavazuje se být odpovědným a spolehlivým plátcem daní (*tax governance*).

Koncernová směrnice „Daně“, jež je každoročně revidována, aby byla zajištěna její aktuálnost, stanoví organizační zásady týkající se řešení daňových záležitostí napříč koncernem Volkswagen. Obsahuje také standardizované požadavky na zavedení systému řízení dodržování daňových předpisů v rámci celého koncernu; tyto směrnice musí jednotlivé společnosti koncernu dodržovat. Jejich cílem je kontrola dodržování daňových předpisů.

Organizační zásady zakotvené v uvedeném systému mají zajistit, aby bylo možné identifikovat a vyhodnocovat finanční a regulatorní rizika spojená s daněmi a z nich vyplývající reputační rizika. Tato rizika jsou komunikována, proaktivně řízena a monitorována a jsou komplexně zohledněna v našich procesech a systémech řízení rizik.

Představenstvo rovněž zveřejnilo zásady daňové strategie, které se zaměřují zejména na správné plnění daňových povinností. Mimo jiné vyžadují, aby společnost koncernu prováděla 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 vysoká a případný rozsah škod jako střední. V předchozím účetním období nebyla v této kategorii rizik zaznamenána žádná rizika s bodovým hodnocením 20 a více.

Nejvýznamnější rizika dle procesu QRP vyplývají zejména z volatility devizových trhů.

Strategie zajištění finančních rizik

V průběhu naší obchodní činnosti mohou finanční rizika vznikat v důsledku změn úrokových sazeb, směnných kurzů, cen komodit nebo cen akcií a fondů – ale také z nepředvídatelných událostí, jako je rusko-ukrajinský konflikt a konfrontace na Blízkém východě. Za řízení těchto finančních rizik i rizik likvidity je odpovědná především koncernová divize Treasury, jež k omezení daných rizik využívá primární i derivátové finanční nástroje. V rámci své působnosti rovněž v pravidelných intervalech informuje představenstvo o aktuálním vývoji rizik.

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. 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.

Ke konci roku 2023 již neexistovalo žádné zajištění ruského rublu.

U zajištění cen komodit jsou rizika spojená s dostupností surovin a cenovými trendy. Zejména v souvislosti s rusko-ukrajinským konfliktem a konfrontacemi na Blízkém východě potenciální rizika vyplývající z vývoje cen komodit a energií neustále analyzujeme, abychom byli schopni včas reagovat na případné změny trhu. Tato rizika omezujeme především uzavíráním forwardových transakcí a swapů.

Část našich požadavků na suroviny, jako je hliník, uhlí, měď a olovo, jsme zajistili odpovídajícími smlouvami na dobu až šesti let. Kromě toho bylo sjednáno zajištění cen kobaltu, lithia a uhlí s maximální dobou trvání méně než 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 CO₂, které přesahují bezplatné přiděly 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.

Naši zajišťovací politiku, spolu se zásadami zajištění rizik, riziky nesplnění závazku a likvidity, jakož i kvantifikaci výše uvedených zajišťovacích transakcí objasňujeme v příloze ke konsolidované účetní závěrce. Mimo jiné zde také charakterizujeme tržní riziko ve smyslu IFRS 7.

Rizika spojená s finančními nástroji

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 a finanční pozice. Kromě rizik protistrany jsou finanční nástroje držené pro účely zajištění také zdrojem 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.

Použití finančních nástrojů může vést ke ztrátám, pokud jsou zajišťovací směnné kurzy méně výhodné než kurzy dosažitelné na trhu v době splatnosti finančního nástroje.

Rizika vyplývající z pohledávek z obchodních vztahů a z finančních služeb jsou popsána v příloze ke konsolidované účetní závěrce.

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, jakož i prostřednictvím vkladů zákazníků z přímého bankovníctví.

Pro financování projektů 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 plně 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 geopolitického napětí a konfliktů, jako je rusko-ukrajinský konflikt nebo konfrontace na Blízkém východě, 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 společnostmi 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 našich finančních služeb jsme vystaveni především rizikům zbytkové hodnoty a úvěrovým rizikům.

Riziko zbytkové hodnoty vyplývá ze skutečnosti, že předpokládaná tržní hodnota při prodeji pronajaté nebo financované položky může být nižší než zbytková hodnota vypočítaná při uzavření smlouvy. Na druhou stranu existuje možnost, že prodejem aktiva získáme více než vypočtenou zbytkovou hodnotu.

V závislosti na nositeli rizika zbytkové hodnoty se rozlišuje mezi přímým a nepřímým rizikem zbytkové hodnoty. Přímé riziko zbytkové hodnoty znamená, že naše společnosti poskytující finanční služby toto riziko přímo nesou (jak je uvedeno ve smlouvě). K nepřímému riziku zbytkové hodnoty dochází, pokud na základě záruky zbytkové hodnoty riziko zbytkové hodnoty přešlo na třetí stranu, například na prodejce. Za těchto okolností existuje počáteční riziko selhání protistrany spojené s danou třetí stranou (ručitel zbytkové hodnoty). V případě selhání ručitele přechází riziko zbytkové hodnoty na naše společnosti poskytující finanční služby.

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 našeho řízení rizik je vhodnost zajištění rizika pravidelně posuzována, stejně jako v případě rizika zbytkové hodnoty. Přitom porovnáváme smluvně dohodnuté zbytkové hodnoty s dosažitelnými reálnými hodnotami. Ty jsou stanoveny na základě údajů od externích poskytovatelů služeb a našich vlastních marketingových dat. Při vykazování rezerv na rizika nezohledňujeme možné zisky ze zbytkových tržních hodnot. Dle výsledného potenciálu rizika zbytkové hodnoty jsou 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.

Úvěrové riziko vyplývá z rizika ztrát v důsledku prodlení v transakcích se zákazníky, konkrétně ze strany dlužníka nebo nájemce. Je způsobeno neschopností či neochotou dlužníka nebo nájemce splácet. To zahrnuje i případy, kdy smluvní partner neuhradí úroky a jistinu včas nebo v plné výši.

Úvěrové kontroly dlužníků jsou primárním východiskem při rozhodování o udělení půjčky. Jako objektivní hledisko při poskytování úvěrů a leasingů, resp. tvorbě rezerv na krytí rizik, slouží různé ratingové a bodovací systémy.

Příležitost se může vyskytnout tehdy, jsou-li ztráty z úvěrové a leasingové činnosti nižší než původně vypočtené očekávané ztráty a související rezervy ke krytí rizik. Zejména v zemích, kde vzhledem k nejisté ekonomické situaci přistupujeme k riziku konzervativně, mohou být realizované ztráty nižší než očekávané, pokud se hospodářství stabilizuje a úvěrové hodnocení dlužníků se v důsledku toho zlepší.

Řízení a sledování rizik se provádí v rámci odpovídajících procesů s ohledem na ekonomické okolnosti a zajištění, jakož i na dodržování limitů, smluvních závazků a externích i interních požadavků. Závazky jako takové jsou řízeny dle stupně rizika (standardní, intenzivní a problémová správa půjček).

Více informací o rizicích v oblasti finančních služeb lze nalézt ve výročních zprávách společností Volkswagen Financial Services AG a Volkswagen Bank GmbH za rok 2023.

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 naší strategie NEW AUTO stále větší měrou usilujeme o spolupráci a uzavírání partnerství – jak při transformaci naší hlavní činnosti, tak při rozvoji nových řešení mobility.

V oblasti bateriových článků mohou rizika vyplývat z možných neshod s našimi partnery a opoždění ve vývoji či výrobě bateriových článků.

Hnací silou technologických změn je úzká spolupráce s partnery v oblasti elektromobility, mimo jiné formou partnerství a společných podniků. Mezi příklady patří 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 v rámci Group Components různé 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.

Na partnerství, akvizice a investice do rizikového kapitálu hodláme spoléhat stále větší měrou. To nám umožňuje maximalizovat hodnotu z hlediska koncernu a jeho značek a posílit odborné znalosti, zejména pak 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. Při spolupráci zároveň existuje riziko, že se zájmy obchodních partnerů budou lišit od našich nebo že nebude dosaženo společných cílů. 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.

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. Volkswagen nejméně jednou ročně na základě podkladových penězotvorných jednotek přezkoumává, zda nedošlo ke snížení hodnoty goodwillu nebo značek. Majetkové účasti také pravidelně testujeme na snížení hodnoty.

Možné důsledky změny klimatu a budoucích regulačních požadavků, zejména v souvislosti s transformací našeho podnikání směrem k e-mobilitě, a jejich 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, než neodpovídá jejich hodnotě.

CELKOVÉ POSOUZENÍ STAVU RIZIK A PŘÍLEŽITOSTÍ

Celková situace koncernu Volkswagen v oblasti rizik a příležitostí je dána jednotlivými, výše popsány riziky a příležitostmi. Abychom zajistili účinnou kontrolu těchto rizik, zavedli jsme rozsáhlý systém jejich řízení. Nejvýznamnější rizika pro Volkswagen napříč všemi kategoriemi vyplývají z negativních tržních trendů a návazných prodejů – zejména s ohledem na zajištění kvality a kybernetické bezpečnosti – jakož i z vývoje produktů, kdy hrozí, že výrobky nenaplní potřeby a požadavky zákazníků, především v oblasti elektromobility a digitalizace. Koncern Volkswagen je nadále vystaven rizikům spojeným s problematikou dieselových motorů. V roce 2024 může mít negativní vliv přetrvávající omezená dostupnost dílů, energií a dalších surovin, jakož i geopolitické napětí a konflikty, včetně rusko-ukrajinského konfliktu a konfrontací na Blízkém východě. Na základě informací, které máme v současnosti k dispozici, neexistují žádná rizika, jež by mohla ohrozit nepřetržité trvání 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. Odhady jsou spojené s riziky a skutečný vývoj se může od očekávaného vývoje lišit. V případě, že dojde ke změně klíčových parametrů týkajících se našich nejdůležitějších odbytových trhů, případně významným změnám směnných kurzů, 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.

Výhled do roku 2024

Naše plánování je založeno na předpokladu, že v roce 2024 v porovnání s rokem 2023 celosvětová hospodářská produkce celkově poroste, i když pomalejším tempem. Přetrvávající vysoká inflace v hlavních ekonomických regionech a z ní vyplývající restriktivní měnověpolitická opatření centrálních bank budou omezovat výdaje spotřebitelů. Stále věříme, že rizika budou i nadále vyplývat z protekcionistických tendencí, turbulencí na finančních trzích a ze strukturálních deficitů v jednotlivých zemích. Vyhledy růstu jsou také zatíženy pokračujícím geopolitickým napětím a konflikty; rizika nadále souvisejí s rusko-ukrajinským konfliktem a konfrontacemi na Blízkém východě. Předpokládá se, že vyspělé ekonomiky i rozvíjející se trhy budou v průměru vykazovat příznivou dynamiku, nehledě na podprůměrný růst hrubého domácího produktu (HDP).

Vývoj automobilového průmyslu je silně ovlivňován průběhem světové ekonomiky. Předpokládáme, že na mezinárodních automobilových trzích bude míra konkurence i nadále růst. Krize způsobená narušením globálního dodavatelského řetězce a následný dopad na dostupnost vozidel může mít vliv na objem nových registrací. Nejistotu může vyvolat také nedostatek meziproductů a komodit. Tyto nedostatky mohou být dále zhoršeny důsledky rusko-ukrajinského konfliktu a konfrontacemi na Blízkém východě a mohou zejména vést k růstu cen materiálů a snížení dostupnosti energie.

Předpokládáme, že trendy na trzích s osobními vozy v jednotlivých regionech budou v roce 2024 smíšené, ale převážně pozitivní. Celkově se očekává, že celosvětový objem prodeje nových vozidel bude mírně vyšší než v předchozím roce. Domníváme se, že v roce 2024 objem nových registrací osobních automobilů v západní Evropě bude mírně vyšší než údaje za vykazované období. Na německém trhu s osobními automobily očekáváme, že objem nových registrací v roce 2024 hodnoty předchozího období rovněž mírně překročí. Odhadujeme, že tržby z prodeje osobních vozů v roce 2024 značně překročí objemy z předchozích let na trzích ve střední a východní Evropě, v závislosti na dalším vývoji konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou. Dále očekáváme, že objem trhu s osobními vozy a lehkými užitkovými vozy (do 6,35 t) v roce 2024 v Severní Americe jako celku mírně předčí úroveň z předchozího období. V roce 2024 také počítáme s mírným nárůstem nových registrací na jihoamerických trzích (oproti předchozímu období). Trhy s osobními automobily v asijsko-pacifickém regionu by měly být v roce 2024 lehce nad úrovní předchozího roku.

Trendy na trzích s lehkými užitkovými vozidly v jednotlivých regionech budou v roce 2024 opět nejednotné; celkově pro tento rok očekáváme mírný nárůst prodejních objemů oproti předchozímu roku.

Pro rok 2024 počítáme ve srovnání s předchozím obdobím se silně sestupným trendem, co se nových registrací u středně velkých a těžkých nákladních vozidel s celkovou hmotností vyšší než 6 t týče. Situace na trzích relevantních pro koncern Volkswagen se bude region od regionu lišit. Koncern Volkswagen očekává v roce 2024 znatelný meziroční nárůst poptávky po autobusech na všech relevantních trzích, s rozdíly v závislosti dle regionu.

Předpokládáme, že z hlediska celosvětových prodejů vozidel budou mít finanční služby pro automobilový průmysl v roce 2024 zásadní význam.

Po zohlednění složitých tržních podmínek odhadujeme, že dodávky zákazníkům koncernu Volkswagen v roce 2024 vzrostou až o 3 % oproti předchozímu roku.

Výzvy budou pramenit zejména z bezprostřední hospodářské situace, sílící konkurence, volatility komoditního, energetického a devizového trhu, a přísnějších emisních požadavků.

Očekáváme, že tržby koncernu Volkswagen v segmentu osobních vozů překročí hodnotu předchozího účetního období až o 5 %. Provozní rentabilita tržeb koncernu Volkswagen, resp. segmentu osobních vozů pravděpodobně bude mezi 7,0 % a 7,5 %. V segmentu užitkových vozidel očekáváme provozní rentabilitu tržeb mezi 8,5 a 9,5 %, a to při meziročním zvýšení tržeb až o 5 %. U segmentu power engineeringu předpokládáme nárůst tržeb až o 2 % oproti předchozímu období a provozní zisk v řádu nižších stovek milionů eur. Pro divizi Finanční služby počítáme s nárůstem tržeb o 3 až 7 % ve srovnání s minulým účetním obdobím a s provozním výsledkem v objemu 4,0 mld. €.

V divizi Automobily předpokládáme poměr investic mezi 13,5 % a 14,5 % v období 2024. Očekáváme, že čistý hotovostní tok v roce 2024 bude mezi 4,5 mld. € a 6,5 mld. €. Tento vývoj umožní zejména investice do budoucna a odliv likvidity z fúzí a akvizic v oblasti bateriového podnikání, které jsou zásadním pilířem transformace koncernu Volkswagen. Čistá likvidita v divizi Automobily by se v roce 2024 měla pohybovat mezi 39 a 41 mld. €. Náš cíl zůstává nezměněn, a to pokračovat v politice solidního financování a likvidity.

Wolfsburg, 20. února 2024

Představenstvo



Konsolidovaná účetní závěrka

267	Výkaz zisku a ztráty
268	Výkaz o úplném výsledku
270	Rozvaha
272	Výkaz o změnách ve vlastním kapitálu
273	Výkaz o peněžních tocích
274	Příloha
442	Prohlášení statutárního orgánu
443	Zpráva nezávislého auditora
457	Zpráva nezávislého auditora (ke zprávě o odměňování)



Výkaz zisku a ztráty

koncernu Volkswagen za období od 1. ledna do 31. prosince 2023

mil. €	Bod přílohy	2023	2022 ¹
Tržby	1	322 284	279 050
Náklady na prodej	2	-261 262	-226 866
Hrubý zisk nebo ztráta		61 022	52 184
Odbytové náklady	3	-21 340	-19 840
Správní náklady	4	-12 724	-11 655
Ostatní provozní výnosy	5	15 152	19 234
Ostatní provozní náklady	6	-19 534	-17 813
Provozní výsledek		22 576	22 109
Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou	7	2 291	2 403
Úrokové výnosy	8	2 658	1 325
Úrokové náklady	8	-3 592	-408
Ostatní finanční výsledek	9	-739	-3 359
Finanční výsledek		618	-40
Výsledek hospodaření před zdaněním		23 194	22 070
Daně ze zisku	10	-5 266	-6 217
splatná		-6 791	-5 263
odložená		1 526	-954
Výsledek hospodaření po zdanění		17 928	15 852
z toho připadá na			
nekontrolní podíly		1 329	395
poskytovatele hybridního kapitálu společnosti Volkswagen AG		586	576
akcionáře společnosti Volkswagen AG		16 013	14 881
Základní/zředený zisk na kmenovou akcii v €	11	31,92	29,66
Základní/zředený zisk na prioritní akcii v €	11	31,98	29,72

1. Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Výkaz o úplném výsledku

Vývoj úplného výsledku za období od 1. ledna do 31. prosince 2023

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	17 928	16 013	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 účasti oceněných ekvivalenční metodou vykázané ve vlastním kapitálu, 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 hodnot 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 účasti 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	15 589	13 611	586	1 393

Vývoj úplného výsledku za období od 1. ledna do 31. prosince 2022¹

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	15 852	14 881	576	395
Změny reálné hodnoty z penzijních plánů vykázané ve vlastním kapitálu				
Změny reálné hodnoty z penzijních plánů vykázané ve vlastním kapitálu před zdaněním	14 880	14 793	-	87
Odložené daně připadající na změny reálné hodnoty z penzijních plánů vykázané ve vlastním kapitálu	-4 572	-4 550	-	-22
Změny reálné hodnoty z penzijních plánů vykázané ve vlastním kapitálu po zdanění	10 308	10 243	-	65
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 ²	-475	-422	-	-52
Odložené daně týkající se přecenění kapitálových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku ²	35	29	-	5
Výnosy a náklady z přecenění kapitálových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku, po zdanění	-440	-393	-	-47
Výnosy a náklady z účasti oceněných ekvivalenční metodou vykázané ve vlastním kapitálu, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku, po zdanění	11	11	-	0
Položky, které se nereklasifikují do hospodářského výsledku	9 879	9 860	-	19
Kurzové rozdíly				
Kurzové zisky nebo ztráty vykázané ve vlastním kapitálu	100	256	-	-156
Převedené do výkazu zisku a ztráty	59	59	-	-
Kurzové rozdíly po zdanění	160	316	-	-156
Odložená daň z kurzových rozdílů	5	5	-	-
Kurzové rozdíly po zdanění	164	321	-	-156
Zajišťovací transakce				
Změny reálných hodnot vykázané ve vlastním kapitálu (OCI I)	2 203	1 675	-	528
Převedené do výkazu zisku a ztráty nebo do zásob (OCI I)	1 094	1 045	-	48
Zajištění peněžních toků (OCI I) před zdaněním	3 297	2 720	-	577
Odložená daň ze zajištění peněžních toků (OCI I)	-976	-800	-	-176
Zajištění peněžních toků (OCI I) po zdanění	2 321	1 920	-	401
Změny reálných hodnot vykázané ve vlastním kapitálu (OCI II)	-2 058	-2 002	-	-56
Převedené do výkazu zisku a ztráty nebo do zásob (OCI II)	753	730	-	22
Zajištění peněžních toků (OCI II) před zdaněním	-1 305	-1 272	-	-34
Odložená daň ze zajištění peněžních toků (OCI II)	398	387	-	11
Zajištění peněžních toků (OCI II) po zdanění	-908	-885	-	-23
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	-430	-430	-	-
Převedené do výkazu zisku a ztráty	0	0	-	-
Výnosy a náklady z přecenění dluhových nástrojů vykázané ve vlastním kapitálu, které se mohou reklasifikovat do hospodářského výsledku, před zdaněním	-430	-430	-	-
Odložená daň z výnosů a nákladů z přecenění dluhových nástrojů, které jsou vykázané ve vlastním kapitálu a mohou se reklasifikovat do hospodářského výsledku	118	118	-	-
Výnosy a náklady z přecenění dluhových nástrojů, které jsou vykázané ve vlastním kapitálu a mohou se reklasifikovat do hospodářského výsledku, po zdanění	-312	-312	-	-
Výnosy a náklady z účasti oceněných ekvivalenční metodou, které jsou vykázané ve vlastním kapitálu a mohou se reklasifikovat do hospodářského výsledku, po zdanění	314	314	-	0
Položky, které mohou být reklasifikovány do hospodářského výsledku	1 580	1 358	-	222
Ostatní úplný výsledek před zdaněním	16 452	16 030	-	422
Odložená daň z ostatního úplného výsledku	-4 993	-4 811	-	-182
Ostatní úplný výsledek po zdanění	11 459	11 218	-	241
Úplný výsledek celkem	27 312	26 100	576	636

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

2 Od prvního čtvrtletí roku 2023 se odložené daně vykazují samostatně. Hodnoty minulého období byly odpovídajícím způsobem upraveny.

Rozvaha

koncernu Volkswagen k 31. prosinci 2023

mil. €	Bod přílohy	31.12.2023	31.12.2022 ¹
Aktiva			
Dlouhodobá aktiva			
Nehmotná aktiva	12	89 109	83 241
Pozemky, budovy a zařízení	13, 33	66 880	63 890
Pronajatá aktiva	14, 33	64 094	59 380
Investiční nemovitý majetek	14	632	610
Účasti oceněné ekvivalenční metodou	15	12 239	12 668
Ostatní účasti	15	4 431	3 489
Pohledávky z finančních služeb	16	94 474	86 944
Ostatní finanční aktiva	17	11 757	13 832
Ostatní pohledávky	18	2 702	2 477
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	19	437	394
Odložené daňové pohledávky	19	13 940	12 929
		360 694	339 853
Krátkodobá aktiva			
Zásoby	20	53 601	52 274
Obchodní pohledávky	21	21 849	18 534
Pohledávky z finančních služeb	16	66 381	61 549
Ostatní finanční aktiva	17	16 953	15 148
Ostatní pohledávky	18	8 799	7 813
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	19	1 649	1 732
Cenné papíry a termínované vklady	22	26 772	37 206
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	23	43 449	29 172
Aktiva držena k prodeji		190	733
		239 644	224 159
Bilanční suma		600 338	564 013

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

mil. €	Bod přílohy	31.12.2023	31.12.2022 ¹
Pasiva			
Vlastní kapitál	24		
Základní kapitál		1 283	1 283
Kapitálový fond		14 551	14 551
Nerozdělený zisk		147 830	137 272
Ostatní fondy		-3 125	-1 851
Poskytovatelé hybridního kapitálu společnosti Volkswagen AG		15 155	14 121
Vlastní kapitál připadající na vlastníky společnosti Volkswagen AG		175 694	165 376
Nekontrolní podíly		14 218	12 952
		189 912	178 328
Dlouhodobé závazky			
Finanční závazky	25	122 323	121 737
Ostatní finanční závazky	26	6 968	8 188
Ostatní závazky	27	9 885	9 144
Odložené daňové závazky	28	9 781	10 736
Rezervy na penze	29	29 672	27 553
Rezervy na daně ze zisku	28	4 287	4 320
Ostatní rezervy	30	21 636	21 283
		204 552	202 961
Krátkodobé závazky			
Finanční závazky	25	110 476	83 448
Obchodní závazky	31	30 901	28 738
Splatné daně ze zisku (závazky)	28	556	726
Ostatní finanční závazky	26	14 022	19 807
Ostatní závazky	27	24 345	22 665
Rezervy na daně ze zisku	28	1 663	2 586
Ostatní rezervy	30	23 881	24 596
Závazky související s aktivy drženými k prodeji		31	158
		205 874	182 723
Bilanční suma		600 338	564 013

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Výkaz o změnách ve vlastním kapitálu

koncernu Volkswagen za období od 1. ledna do 31. prosince 2023

OSTATNÍ FONDY

mil. €	ZAJIŠŤOVACÍ TRANSAKCE											Vlastní kapitál celkem
	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	
Neupravený stav k 01.01.2022	1 283	14 551	117 342	-2 351	-635	-367	-355	541	14 439	144 449	1 705	146 154
Změny v účetních pravidlech v souladu s IFRS 17	-	-	-11	-	-	-	-	1	-	-11	-	-11
Stav k 01.01.2022	1 283	14 551	117 331	-2 351	-635	-367	-355	542	14 439	144 438	1 705	146 143
Hospodářský výsledek po zdanění	-	-	14 881	-	-	-	-	-	576	15 457	395	15 852
Ostatní úplný výsledek po zdanění	-	-	10 243	321	1 920	-885	-705	325	-	11 218	241	11 459
Úplný výsledek celkem	-	-	25 124	321	1 920	-885	-705	325	576	26 676	636	27 312
Vyřazení kapitálových nástrojů	-	-	-58	-	-	-	58	-	-	-	-	-
Zvýšení/snížení základního kapitálu	-	-	-	-	-	-	-	-	-337	-337	103	-234
Vyplacené dividendy	-	-	-13 327	-	-	-	-	-	-557	-13 884	-257	-14 141
Kapitálové transakce s vlivem na výši podílu	-	-	8 148	-226	338	174	-3	0	-	8 432	10 796	19 228
Ostatní změny	-	-	54	-	-	-	-	-3	-	51	-30	21
Stav k 31.12.2022¹	1 283	14 551	137 272	-2 256	1 623	-1 077	-1 005	864	14 121	165 376	12 952	178 328
Neupravený stav k 01.01.2023	1 283	14 551	137 267	-2 256	1 623	-1 077	-1 005	870	14 121	165 378	12 950	178 327
Změny v účetních pravidlech v souladu s IFRS 17	-	-	5	-	-	-	-	-7	-	-1	2	1
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
Hospodářský výsledek po zdanění	-	-	16 013	-	-	-	-	-	586	16 599	1 329	17 928
Ostatní úplný výsledek po zdanění	-	-	-1 153	-1 163	-151	401	52	-388	-	-2 402	64	-2 339
Úplný výsledek celkem	-	-	14 860	-1 163	-151	401	52	-388	586	14 197	1 393	15 589
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	147 830	-3 431	1 472	-676	-966	476	15 155	175 694	14 218	189 912

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Komentář ohledně vlastního kapitálu je uveden v bodě přílohy týkající se vlastního kapitálu.

Výkaz o peněžních tocích

koncernu Volkswagen za období od 1. ledna do 31. prosince 2023

mil. €	2023	2022 ²
Počáteční zůstatek peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	29 738	39 123
Výsledek hospodaření před zdaněním	23 194	22 070
Zaplacené daně ze zisku	-7 716	-4 416
Odpisy nehmotných aktiv, pozemků, budov a zařízení a investičního nemovitého majetku ¹	11 727	13 364
Odpisy aktivovaných nákladů na vývoj ¹	5 184	5 144
Odpisy účastí ¹	717	2 185
Odpisy pronajatých aktiv ¹	10 655	9 977
Zisk nebo ztráta z vyřazení dlouhodobých aktiv a účastí	208	30
Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou	271	568
Ostatní nepeněžní náklady a výnosy	3 953	-539
Změna stavu zásob	-2 071	-8 385
Změna stavu pohledávek (bez pohledávek z finančních služeb)	-4 361	-3 065
Změna stavu závazků (bez finančních závazků)	5 272	8 713
Změna stavu rezerv	620	-2 144
Změna stavu pronajatých aktiv	-14 964	-8 711
Změna stavu pohledávek z finančních služeb	-13 332	-6 294
Peněžní toky z provozní činnosti	19 356	28 496
Investice do nehmotných aktiv, pozemků, budov a zařízení a investičního nemovitého majetku	-14 653	-12 948
Přirůstky aktivovaných nákladů na vývoj	-11 142	-9 723
Nabytí dceřiných společností	-675	-1 122
Nabytí ostatních účastí	-2 041	-2 504
Vyřazení dceřiných společností	-63	372
Vyřazení ostatních účastí	41	35
Příjmy z vyřazení nehmotných aktiv, pozemků, budov a zařízení a investičního nemovitého majetku	501	437
Změna stavu investic do cenných papírů a termínované vklady	11 273	-14 885
Změna stavu poskytnutých zápůjček	-3 054	-1 483
Investiční činnost	-19 812	-41 822
Vklady do a výběry z vlastního kapitálu	1 003	-235
Vyplacené dividendy	-11 732	-4 362
Kapitálové transakce s nekontrolními podíly	-8	16 198
Příjmy z emitování dluhopisů	37 740	23 876
Splátky dluhopisů	-32 582	-25 638
Změna stavu ostatních finančních závazků	22 776	-4 366
Úhrady závazků z leasingu	-1 190	-1 248
Finanční činnost	16 008	4 225
Změny peněžních prostředků v důsledku změn měnových kurzů	-1 764	-285
Změna stavu opravných položek k peněžním prostředkům	-2	1
Změna stavu peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	13 785	-9 385
Konečný zůstatek peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	43 522	29 738
Konečný zůstatek peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů	43 522	29 738
Cenné papíry, termínované vklady a zápůjčky	41 858	49 771
Hrubá likvidita	85 380	79 509
Konečný stav výpůjček	-232 813	-205 312
Čistá likvidita	-147 433	-125 803

1 Zúčtováno se zrušením ztrát ze snížení hodnoty.

2 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Komentář ohledně výkazu o peněžních tocích je uveden v bodě přílohy týkající se výkazu o peněžních tocích.

Příloha

ke konsolidované účetní závěrce koncernu Volkswagen k 31. prosinci 2023

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 2023 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 20. února 2024. 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 2023 závazné.

Novela IAS 12 platí od 1. ledna 2023; je výsledkem dohody přibližně 140 zemí o zavedení globálního minimálního zdanění (Pilíř 2). IAS 12 obsahuje dočasnou výjimku, podle níž se odložené daně nemusí vykazovat, pokud vyplývají z implementace Pilíře 2 v příslušných zemích. Další informace o Pilíři 2 naleznete v části „Daně ze zisku“.

Od 1. ledna 2023 platí rovněž novelizované znění IAS 12 týkající se odložených daní z aktiv z práva k užívání a závazků z leasingu, jakož i závazků v souvislosti s likvidací a uvedením do původního stavu. V souladu s tím může být nutné vykázat odložené daně při prvotním zaúčtování souvisejících aktiv a závazků.

Dále také od 1. ledna 2023 platí novela standardu IAS 1. Cílem uvedených novel je v podstatě zpřesnit definici významnosti tak, aby zveřejňované informace o účetních pravidlech byly více přizpůsobeny konkrétním společnostem, a tudíž byly užitečnější pro rozhodování. V této souvislosti byly informace o účetních pravidlech koncernu Volkswagen revidovány. Zejména obecně formulované informace odvozené ze standardů IFRS byly omezeny na nejnutnější minimum.

Kromě toho je od 1. ledna 2023 v platnosti novela IAS 8, která jasněji vymezuje rozdíl mezi změnami účetních pravidel a změnami účetních odhadů.

Výše uvedené novely předpisů nemají významné dopady na finanční pozici a výkonnost koncernu Volkswagen.

IFRS 17 – POJISTNÉ SMLOUVY

IFRS 17 upravuje požadavky na účtování pojistných smluv. Koncern Volkswagen poprvé uplatnil IFRS 17 k 1. lednu 2023, přičemž přechod proběhl za uplatnění plného retrospektivního přístupu, nebyl-li tento neproveditelný. K tomu došlo tehdy, když nebyly k dispozici všechny požadované historické informace, zejména u víceletých smluv, bez vynaložení nadměrných nákladů a úsilí. V daných případech koncern Volkswagen obecně uplatnil modifikovaný retrospektivní přístup.

Koncern Volkswagen provozuje především primární pojištění a zajištění v segmentech pojištění záruky a pojištění nákladů na opravu, jakož i zajištění v segmentu pojištění zbytkových pohledávek. Kromě toho existují portfolia pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, i když téměř všechna jsou v procesu likvidace.

Závazky se oceňují především pomocí obecného modelu oceňování. Údaje potřebné pro tento účel se zjišťují pomocí běžných pojistněmatematických metod, jako je metoda řetězového žebříku.

Koncern Volkswagen používá pro výpočet diskontní sazby přístup zdola nahoru. Pro pojišťovací činnost se bezriziková výnosová křivka obvykle odvozuje z jednodenních indexových swapů v měně, ve které byly uzavřeny podkladové pojistné smlouvy.

U smluv, jejichž hlavním účelem je poskytování služeb za pevnou cenu (tzv. smlouvy o poskytování služeb za pevnou cenu), využívá koncern Volkswagen možnosti vykazovat příslušné smlouvy o poskytování služeb v souladu s IFRS 15. Obdobně u úvěrových smluv, které převádějí významné pojistné riziko dlužníka, byla využita možnost účtovat o nich dle IFRS 9.

První aplikace vedla k nevýznamné změně vlastního kapitálu k 1. lednu 2023, resp. 1. lednu 2022. Důvodem byla především změna metodiky výpočtu závazků z pojišťovací činnosti. Kromě toho započtení peněžních toků při oceňování závazků vedlo také ke stejnému snížení aktiv a závazků souvisejících s pojišťovací činností o 0,7 mld. EUR. Změna metodiky vykazování výnosů a nákladů nemá na výkaz zisku a ztráty žádný významný vliv. Údaje za předchozí období byly odpovídajícím způsobem upraveny.

Nové, resp. novelizované standardy IFRS, které nebyly aplikovány

Společnost Volkswagen AG ve své konsolidované účetní závěrce 2023 nezohlednila následující účetní standardy, které byly k 31. prosinci 2023 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 16	Prodej a zpětný leasing	22.09.2022	01.01.2024	ano	bez významných dopadů
IAS 1	Klasifikace závazků jako krátkodobé a dlouhodobé	23.01.2020	01.01.2024	ano	bez významných dopadů
IAS 1	Dlouhodobé závazky s kovenanty	31.10.2022	01.01.2024	ano	bez významných dopadů
IAS 7 / IFRS 7	Smlouvy o reverzním faktoringu	25.05.2023	01.01.2024	ne	další informace
IAS 21	Přepočet měny, je-li měna nekonvertibilní	15.08.2023	01.01.2025	ne	bez významných dopadů

1 Povinnost prvotní aplikace z pohledu společnosti Volkswagen AG.

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 nepřipustné – modifikaci součástí softwaru dotýčných řídicích 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 nepřipustné „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 řídicí jednotky motoru, která byla identifikována jako podle práva USA nepřipustné „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 2023 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 nepřipustné 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 společnostmi MAN nebo Scania, byly vytvořeny rezervy ve výši 89 mil. EUR. Podmíněné závazky nebyly zveřejněny, jelikož jejich vyčíslení není v současné době možné. To platí zejména pro řízení, která jsou v současné době v raném stadiu – včetně těch, která jsou teprve v počátečních fázích znaleckého posuzování.

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 dodávek do 3,75 tuny). 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. 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. Společnost Volkswagen AG zvažuje, zda se proti tomuto rozhodnutí odvolá. Současně s tím společnost Volkswagen AG nadále zkoumá možnosti rozumné 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.

RUSKO-UKRAJINSKÝ KONFLIKT

Vypuknutí rusko-ukrajinského konfliktu v únoru 2022 vyvolalo nejen humanitární krizi, ale způsobilo také otřesy na globálním trhu. Došlo k výraznému nárůstu cen, zejména na energetických a komoditních trzích, a celosvětově byl zaznamenán výrazný nárůst úrokových sazeb a inflace. Během účetního období 2023 se na trzích objevily známky částečné normalizace.

V souvislosti s rusko-ukrajinským konfliktem a s tím souvisejícími důsledky se Volkswagen rozhodl prozatím pozastavit výrobu vozidel v Rusku. Rovněž byl zastaven export vozů do Ruska. Vedle toho také musí být plněny příslušné sankční požadavky týkající se dodávek dílů a poskytování technických informací.

V průběhu účetního období 2023 opět nedošlo ke zmírnění rusko-ukrajinského konfliktu. Z tohoto důvodu koncern Volkswagen dále konkretizoval ukončení obchodních aktivit v Rusku. V této souvislosti pokračovala nebo byla dokončena další jednání o prodeji s různými investory.

Dne 18. května 2023 koncern Volkswagen dokončil prodej svých podílů ve společnosti OOO Volkswagen Group Rus (Volkswagen Group Rus), Kaluga/Rusko, a jejích místních dceřiných společnostech (OOO Volkswagen Components and Services, Kaluga/Rusko, OOO Scania Leasing, Moskva/Rusko, OOO Scania Finance, Moskva/Rusko, OOO Scania Insurance, Moskva/Rusko) společnosti OOO ART-FINANCE, Moskva/Rusko, kterou podporuje ruský prodejce AO Avilon Automotive Group, Moskva/Rusko. Po registraci transakce dne 22. května 2023 došlo k převodu vlastnictví podílů společnosti Volkswagen Group Rus z prodávajícího na kupujícího. Transakce zahrnuje výrobní závody v Kaluze, strukturu importérů koncernových značek Volkswagen osobní vozy, Volkswagen užitkové vozy, Audi, Škoda, Bentley, Lamborghini a Ducati pro případné poprodejní aktivity a skladové aktivity, jakož i aktivity v oblasti finančních služeb Scania se všemi souvisejícími zaměstnanci.

V této souvislosti koncern Volkswagen již v účetním období roku 2022 vykázal významné ztráty ze snížení hodnoty a vytvořil odpovídající rezervy. Prodejní cena činila 0,1 mld. €. Vyřazení dotčených společností z konsolidace vedlo v účetním období 2023 ke ztrátě ve výši 0,4 mld. EUR, která je vykázána v ostatním provozním výsledku. Tento výsledek je rozdělen mezi divizi Automobily (-0,4 mld. €) a divizi Finanční služby (0,1 mld. €). Ztráta je způsobena zejména realizací dopadů měnových kurzů ve výši -0,3 mld. EUR, které byly reklasifikovány z rezervy na kurzové rozdíly do ostatních provozních nákladů.

Kromě ukončení činnosti Volkswagen Group Rus a jejích dceřiných společností nebyly v souvislosti s rusko-ukrajinským konfliktem v účetním období 2023 vykázány žádné další významné náklady.

Informace o dalších dceřiných společnostech koncernu Volkswagen, které jsou v likvidaci, naleznete pod „IFRS 5 – Aktiva držena k prodeji“.

Na tomto místě odkazujeme na náš komentář v konsolidované výroční zprávě za rok 2023, především na kapitoly Vývoj činnosti skupiny, Finanční pozice a výkonnost, Pravděpodobný vývoj skupiny v budoucnosti, Rizika a příležitosti.

VÝZNAMNÉ TRANSAKCE VYKAZOVANÉHO ÚČETNÍHO OBDOBÍ

SCOUT MOTORS INC.

V rámci strategie koncernu Volkswagen v Severní Americe byla v účetním období 2022 založena společnost Scout Motors Inc., Arlington, Virginia/USA, která je stoprocentní dceřinou společností Volkswagen Finance Luxembourg, Strassen/Lucemburk. Pod názvem Scout vznikne nová značka vozidel, která bude od roku 2026 v USA distribuovat 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.

ARGO AI

Ve třetím čtvrtletí roku 2022 byl zahájen proces ukončení činnosti společnosti Argo AI, LLC, Pittsburgh/USA (Argo AI). V této souvislosti přispěla společnost Volkswagen v první polovině roku 2023 částkou 60 mil. USD, přičemž daný příspěvek byl v plné výši odepsán. V předchozím účetním období byl v ostatním finančním výsledku vykázán náklad ve výši 1,9 mld. EUR z plného znehodnocení kapitálové investice do společnosti Argo AI.

QUANTUMSCAPE CORPORATION

V účetních obdobích 2020 a 2021 získal koncern Volkswagen prostřednictvím termínových kontraktů z navýšení kapitálu nové podíly ve společnosti QuantumScape Corporation, San José/USA (QuantumScape). Vzhledem k paralelnímu kótování společnosti QuantumScape na newyorské burze cenných papírů musely být termínové kontrakty oceněny příslušným závěrečným kurzem. V souladu s tím byly ve finančním výsledku za účetní období 2020 vykázány nepeněžní příjmy ve výši 1,4 mld. EUR a v účetním období 2021 nepeněžní náklady ve výši 0,6 mld. EUR. Celkově došlo k nepeněžnímu zhodnocení ve výši 0,8 mld. EUR.

Koncern Volkswagen provedl test na snížení hodnoty podílu ve společnosti 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 0,3 mld. EUR ve druhém čtvrtletí roku 2023. Ve třetím čtvrtletí roku 2023 vznikl požadavek na další úpravu ve výši 0,1 mld. EUR. Celkově vznikl v účetním období 2023 nepeněžní náklad ve výši 0,4 mld. EUR, který je vykázán 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. EUR, 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 a investice do společnosti Audi FAW NEV Co. bude následně zahrnuta do konsolidované účetní závěrky jako společný podnik s použitím ekvivalenční metody. V důsledku změny způsobu účtování investice se dosud vykázané peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty snížily o částku v řádu nižších stovek milionů 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 jsou 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 jsou vykázány v ostatním finančním výsledku pod výnosy a náklady z cenných papírů a výpůjček.

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.

VÝZNAMNÉ TRANSAKCE PŘEDCHOZÍHO ÚČETNÍHO OBDOBÍ**PRVOTNÍ VEŘEJNÁ NABÍDKA AKCIÍ (IPO) SPOLEČNOSTI PORSCHE AG**

Dne 28. září 2022 bylo v rámci IPO společnosti Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG), investorům úspěšně prodáno celkem 25 % prioritních akcií společnosti Porsche AG (včetně dalších alokací) v celkovém objemu přibližně 9,4 mld. €. S prioritními akciemi společnosti Porsche AG bez hlasovacího práva se od 29. září 2022 obchoduje na regulovaném trhu Frankfurtské burzy cenných papírů. Od konce stabilizačního období dne 11. října 2022 činí volně obchodovatelné prioritní akcie („free float“) 24,2 % prioritního akciového kapitálu společnosti Porsche AG.

V souvislosti s IPO společnost Volkswagen navíc prodala společnosti Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE) podíl ve výši 25 % kmenových akcií společnosti Porsche AG plus jednu kmenovou akcii za cenu přibližně 10,1 mld. €. Nákup kmenových akcií byl proveden ve dvou tranších.

Peněžní prostředky za prioritní akcie a první tranši kmenových akcií byly přijaty na začátku čtvrtého čtvrtletí roku 2022.

Z usnesení mimořádné valné hromady společnosti Volkswagen AG ze dne 16. prosince 2022 vyplynula povinnost vyplatit mimořádnou dividendu a vedla k celkovému závazku vůči Volkswagen AG ve výši 9,6 mld. €. Výplata peněžních prostředků byla plánována 9. ledna 2023 a v tento den k ní také došlo.

Společnosti Volkswagen AG a Porsche SE se dohodly na započtení závazku vyplatit společnosti Porsche SE mimořádnou dividendu proti nároku společnosti Volkswagen AG na zaplacení dosud nesplacené kupní ceny za druhou tranši kmenových akcií. V konsolidované účetní závěrce k 31. prosinci 2022 byly proto pohledávka z titulu kupní ceny za druhou tranši ve výši 3,0 mld. € a závazek z titulu dividendy ve výši 3,1 mld. € vykázány v čisté výši po vzájemném započtení. Vyplacením mimořádné dividendy 9. ledna 2023 byl proces započtení ukončen.

Zaměstnanci společností Volkswagen AG, Volkswagen Sachsen GmbH a Porsche AG se podíleli na hospodářském úspěchu umístění prioritních akcií a prodeje kmenových akcií společnosti Porsche AG formou jednorázové platby. Celkový bonus pro zaměstnance, který byl vykázán do zisku nebo ztráty v účetním období roku 2022, činil v rámci koncernu Volkswagen 0,5 mld. €.

Podrobnější informace naleznete ve zveřejněných informacích uvedených v konsolidované účetní závěrce k 31. prosinci 2022.

AKVIZICE KORPORACE EUROPCAR

V roce 2021 spolu s finančním investorem Attestor Limited a společností Pon Holdings B.V. předložil koncern Volkswagen společnou veřejnou nabídku odkupu podílů ve společnosti Europcar Mobility Group S.A. Paříž/Francie prostřednictvím konsorciální společnosti Green Mobility Holding S.A. (GMH) se sídlem ve Strassenu v Lucembursku. Evropská komise vydala konečné antimonopolní povolení na konci května 2022. Francouzský úřad pro finanční trhy dal během prodlouženého období nabídky akcionářům společnosti Europcar možnost nabídnout své akcie konsorciu. Celkem 93,6 % akcionářů společnosti Europcar nabídku přijalo. Konsorcium společně převzalo kontrolu nad společností Europcar v polovině června 2022. Vzhledem k tomu, že míra přijetí byla vyšší než 90 %, byl v červenci 2022 zahájen proces vytěsnění („squeeze-out“) zbývajících akcionářů společnosti Europcar a společnost byla stažena z burzy. Od 13. července 2022 vlastní společnost konsorcium 100 % akcií společnosti Europcar. Kupní cena činila 51 centů za jednu akcii společnosti Europcar.

Na konci června 2022 byla celá část kupní ceny připadající na Volkswagen ve výši 1,7 mld. € vložena do společnosti GMH. Vzhledem k tomu, že byla smluvně dohodnuta společná kontrola, bude společnost, v níž Volkswagen vlastní 66 % akcií, v konsolidované účetní závěrce koncernu vykázána metodou ekvivalence. Koncern Volkswagen je dále držitelem prodejních opcí ostatních členů konsorcia a ostatní společníci poskytli koncernu Volkswagen kupní opce na své podíly v konsorciální společnosti. Opce se společností Attestor byly v prosinci 2022 dlouhodobě prodlouženy. Výsledkem ocenění opcí v předchozím období byly celkové nepeněžní náklady ve výši 0,3 mld. €, které byly vykázány ve finančním výsledku hospodaření.

Dokončení transakce Europcar představuje pro koncern Volkswagen další důležitý milník v rámci koncernové iniciativy Řešení mobility a strategie NEW AUTO. Koncern si prostřednictvím této transakce hodlá zajistit významný podíl na globálním trhu služeb mobility. Europcar Mobility Group se stane základním kamenem plánované platformy mobility společnosti Volkswagen.

Dopady změny klimatu

Na pozadí klimatických změn a s tím souvisejícího zpřísnování emisních pravidel dále postupuje transformace automobilového průmyslu směrem k elektromobilitě a digitalizaci. V rámci strategie „NEW AUTO“ koncern Volkswagen přechod k elektromobilitě ještě urychlil.

V rámci sestavení konsolidované účetní závěrky představenstvo zohlednilo možné dopady změny klimatu a budoucích regulačních 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. Koncern Volkswagen si klade za cíl zvýšit podíl plně elektrických vozidel na celkových dodávkách z 8,3 % v roce 2023 na více než 50 % v roce 2030.

Do roku 2030 chceme nabídnout našim zákazníkům po celém světě cca 50 plně elektrických bateriových modelů. 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 ziskatelné částky v rámci testování na snížení hodnoty goodwillu 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 zpřísnujícím emisním pravidlům je zajištěno zohlednění různých mezinárodních pravidel a adekvátní zachycení případných závazků. Uvedené skutečnosti neměly významný dopad na konsolidovanou účetní závěrku. 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 „Udržitelný růst hodnoty“ v konsolidované výroční zprávě.

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 přebytkové 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:

	2023	2022
Volkswagen AG a plně konsolidované dceřiné společnosti		
Tuzemské	143	149
Zahraniční	810	797
Dceřiné společnosti vykázané v pořizovacích nákladech		
Tuzemské	91	86
Zahraniční	287	290
Přidružené a společné podniky účtované metodou ekvivalence a ostatní účasti vykázané v reálné hodnotě		
Tuzemské	50	45
Zahraniční	111	102
Přidružené a společné podniky vykázané v pořizovacích nákladech		
Tuzemské	52	51
Zahraniční	56	48
	1 600	1 568

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 za-
členěním do konsolidované účetní závěrky podmínky § 264 odst. 3, resp. § 264b německého obchodního záko-
níku (Handelsgesetzbuch, dále HGB) a v maximálně možné míře uplatňují osvobození od povinnosti zveřejnit sa-
mostatnou 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 Augsburg KG, Pullach i. Isartal
- > 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
- > H-Tec SYSTEMS GmbH, Augsburg
- > 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
- > Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Wolfsburg
- > PowerCo SE, Salzgitter
- > PZ Leipzig GmbH, Leipzig
- > 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 Beteiligungsverwaltung GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Deutschland GmbH & Co. KG, Wolfsburg
- > Volkswagen Deutschland Verwaltungs GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen
- > 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 Sechste Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- > 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	20
Nově nabyté dceřiné společnosti	-	-
Nově založené dceřiné společnosti	-	15
Ostatní	-	1
	2	36
Vyřazení z konsolidace		
Fúze	6	9
Likvidace	-	6
Prodeje/ostatní	1	9
	7	24

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/Čína (Gotion), Northvolt AB, Stockholm/Švédsko (Northvolt AB) a Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong/Čína (Sinotruk).

QuantumScape

QuantumScape je americký start-up zaměřený na výrobu lithium-kovových baterií. Mezi společnostmi koncernu a QuantumScape bylo uzavřeno strategické partnerství týkající se budoucí společné výroby bateriových článků. Hlavní pobočka QuantumScape je ve městě San José, USA.

K 31. prosinci 2023 činila tržní hodnota podílů ve společnosti QuantumScape 541 mil. € (2022: 453 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 2023 činila tržní hodnota podílů ve společnosti Gotion 1,2 mld. € (2022: 1,8 mld. €).

Northvolt AB

Northvolt AB vyvíjí a vyrábí lithium-iontové baterie. Mezi společnostmi koncernu a Northvolt AB jsou uzavřeny smlouvy o nákupu baterií. Hlavní pobočka Northvolt AB je ve městě Stockholm, Švédsko.

Sinotruk

Sinotruk je jedním z největších výrobců nákladních vozidel na čínském trhu. Hlavní pobočka Sinotruk je ve městě Hongkong, Čína.

K 31. prosinci 2023 činila tržní hodnota podílů ve společnosti Sinotruk 1 222 mil. € (2022: 903 mil. €).

SOUHRNNÉ FINANČNÍ INFORMACE O VÝZNAMNÝCH PŘIDRUŽENÝCH PODNICÍCH NA BÁZI 100 %

mil. €	QuantumScape ¹	Gotion ²	Northvolt AB ³	Sinotruk ⁴
2023				
Výše podílu v %	17	25	23	25
Dlouhodobá aktiva	404	5 675	3 580	4 072
Krátkodobá aktiva	1 072	5 628	3 306	10 165
Dlouhodobé závazky	100	2 763	3 362	154
Krátkodobé závazky	44	5 202	462	8 414
Čistá účetní hodnota	1 332	3 337	3 063	5 669
Tržby	-	3 183	102	9 836
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem po zdanění	-413	75	-271	425
Zisk nebo ztráta vztahující se k ukončovaným činnostem po zdanění	-	-	-	-
Ostatní úplný výsledek	15	-16	79	-2
Úplný výsledek celkem	-398	59	-192	423
Přijaté dividendy ⁵	-	-	-	25
2022				
Výše podílu v %	20	25	23	25
Dlouhodobá aktiva	387	3 823	2 137	4 150
Krátkodobá aktiva	1 194	4 936	2 905	10 393
Dlouhodobé závazky	113	1 653	1 323	180
Krátkodobé závazky	47	3 774	248	8 258
Čistá účetní hodnota	1 422	3 332	3 471	6 105
Tržby	-	1 985	67	7 863
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem po zdanění	-398	35	-65	309
Zisk nebo ztráta vztahující se k ukončovaným činnostem po zdanění	-	-	-	-
Ostatní úplný výsledek	-24	-21	16	5
Úplný výsledek celkem	-422	14	-49	314
Přijaté dividendy ⁵	-	6	-	54

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.

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 v rozvaze za minulé účetní období se vztahují k rozvahovému dni 30. září a údaje ve výkaze zisku a ztráty za minulé účetní období se vztahují k období od 1. ledna do 30. září.

3 Uvedené finanční informace se týkají účetního období 2022. Uvedené finanční informace za předchozí období se týkají účetního období 2021.

4 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.

5 Podíl na dividendách je vykázan po odečtení srážkové daně.

SESOUHLASENÍ FINANČNÍCH INFORMACÍ A ÚČETNÍ HODNOTY ÚČASTÍ OCENĚNÝCH EKVIVALENČNÍ METODOU

mil. €	QuantumScape	Gotion	Northvolt AB ²	Sinotruk
2023				
Čistá účetní hodnota k 01.01.	1 422	3 332	3 471	6 105
Zisk/ztráta	-413	75	-271	425
Ostatní úplný výsledek	15	-16	79	-2
Změna základního kapitálu	0	0	0	-
Změna stavu fondů	416	110	25	-7
Kurzové rozdíly	-108	-165	-241	-735
Dividendy ¹	-	-	-	-118
Čistá účetní hodnota k 31.12.	1 332	3 337	3 063	5 669
Podíl na vlastním kapitálu	233	782	703	1 417
Konsolidace/goodwill/ostatní	394	120	-10	-504
Účetní hodnota účasti oceněné ekvivalenční metodou	626	902	693	913
2022				
Čistá účetní hodnota k 01.01.	1 432	2 725	1 109	5 539
Zisk/ztráta	-398	35	-65	309
Ostatní úplný výsledek	-24	-21	16	5
Změna základního kapitálu	0	16	0	-
Změna stavu fondů	132	630	2 463	-74
Kurzové rozdíly	279	-30	-53	565
Dividendy ¹	-	-24	-	-238
Čistá účetní hodnota k 31.12.	1 422	3 332	3 471	6 105
Podíl na vlastním kapitálu	281	790	818	1 526
Konsolidace/goodwill/ostatní	842	231	93	-682
Účetní hodnota účasti oceněné ekvivalenční metodou	1 123	1 021	911	845

1 Podíl na dividendách je vykázán včetně srážkové daně.

2 Uvedené finanční informace se týkají účetního období 2022. Uvedené finanční informace za předchozí období se týkají účetního období 2021.

SOUHRNNÉ FINANČNÍ INFORMACE O ÚČASTECH V JEDNOTLIVĚ NEVÝZNAMNÝCH PŘIDRUŽENÝCH PODNICÍCH NA BÁZI POMĚRNÉHO PODÍLU

mil. €	2023	2022
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem po zdanění	-17	-32
Zisk nebo ztráta vztahující se k ukončovaným činnostem po zdanění	-	-
Ostatní úplný výsledek	0	16
Úplný výsledek celkem	-16	-16
Účetní hodnota účasti oceněné ekvivalenční metodou	1 965	1 440

Neexistují žádné nevykázané ztráty v souvislosti s investicemi do přidružených podniků (2022: 2 mil. €). Přidruženým podnikům byly poskytnuty finanční záruky ve výši 1 mil. € (2022: 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 Com- pany	SAIC-Volkswagen Automotive Com- pany ¹	SAIC-Volkswagen Sales Company
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
2022			
Výše podílu v %	40	50	30
Dlouhodobá aktiva	11 021	7 003	937
Krátkodobá aktiva	13 941	6 459	3 656
z toho peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	8 355	1 243	525
Dlouhodobé závazky	1 112	593	128
z toho finanční závazky ²	25	2	24
Krátkodobé závazky	14 832	9 831	4 091
z toho finanční závazky ²	30	2 135	13
Čistá účetní hodnota	9 018	3 039	374
Tržby	47 986	22 844	25 112
Odpisy hmotných aktiv a odpisy nehmotných aktiv	2 333	1 899	25
Úrokové výnosy	316	45	7
Úrokové náklady	2	24	3
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem před zdaněním	5 711	1 391	453
Daňový náklad	1 510	80	126
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem po zdanění	4 201	1 311	328
Zisk nebo ztráta vztahující se k ukončovaným činnostem po zdanění	-	-	-
Ostatní úplný výsledek	161	26	-
Úplný výsledek celkem	4 361	1 337	328
Přijaté dividendy ³	1 527	683	100

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 vykázan po odečtení srážkové daně.

SESOUHLASENÍ FINANČNÍCH INFORMACÍ A ÚČETNÍ HODNOTY ÚČASTÍ OCENĚNÝCH EKVIVALENČNÍ METODOU

mil. €	FAW-Volkswagen Automotive Com- pany	SAIC-Volkswagen Automotive Com- pany	SAIC-Volkswagen Sales Company
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
2022			
Čistá účetní hodnota k 01.01.	8 724	3 202	392
Zisk/ztráta	4 201	1 311	328
Ostatní úplný výsledek	161	26	-
Změna základního kapitálu	-	-	-
Změna stavu fondů	-	-	-
Kurzové rozdíly	-67	-73	-12
Dividendy ¹	-4 001	-1 427	-334
Čistá účetní hodnota k 31.12.	9 018	3 039	374
Podíl na vlastním kapitálu	3 607	1 519	112
Konsolidace/goodwill/ostatní	-824	-891	-
Účetní hodnota účasti oceněné ekvivalenční metodou	2 783	628	112

1 Podíl na dividendách je vykázán včetně srážkové daně.

SOUHRNNÉ FINANČNÍ INFORMACE O ÚČASTECH V JEDNOTLIVĚ NEVÝZNAMNÝCH SPOLEČNÝCH PODNICÍCH NA BÁZI POMĚRNÉHO PODÍLU

mil. €	2023	2022 ¹
Zisk nebo ztráta vztahující se k pokračujícím činnostem po zdanění	332	197
Zisk nebo ztráta vztahující se k ukončovaným činnostem po zdanění	-	-
Ostatní úplný výsledek	-90	346
Úplný výsledek celkem	242	543
Účetní hodnota účasti oceněné ekvivalenční metodou	3 887	3 436

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Účetní hodnota účastí oceněných ekvivalenční metodou zahrnuje účast ve společnosti GMH.

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 219 mil. € (2022: 236 mil. €) a finanční záruky ve výši 70 mil. € (2022: 70 mil. €). V rámci transakcí s cennými papíry zajištěnými aktivy jsou peněžní prostředky společných podniků ve výši 150 mil. € (2022: 172 mil. €) složeny jako kolaterály a nelze s nimi volně disponovat.

IFRS 5 – AKTIVA DRŽENÁ K PRODEJI

Aktiva a vyřazované skupiny držené k prodeji v běžném účetním období

Záměr společnosti Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG) ze září 2022 prodat dvě ruské prodejní společnosti v segmentu osobních a lehkých užitkových vozidel, OOO Porsche Russland, Moskva/Rusko, a OOO Porsche Center Moscow, Moskva/Rusko, jakož i jednu společnost zařazenou do segmentu finančních služeb, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskva/Rusko, stále trvá. Vzhledem ke změně vnějších podmínek se očekává, že projekt odprodeje bude dokončen v účetním období 2024. Pro vyřazovanou skupinu byla stanovena opravná položka ve výši 25 mil. € k 31. prosinci 2022. K 31. prosinci 2023 byly zjištěny další drobné požadavky na snížení hodnoty a protichůdné dopady měnových kurzů, které jsou vykázány v ostatním provozním výsledku.

Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2022 bylo rozhodnuto o prodeji následujících plně konsolidovaných dceřiných společností zařazených do divize finančních služeb: OOO Volkswagen Bank RUS, Moskva/Rusko, OOO Volkswagen Group Finanz, Moskva/Rusko, a OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskva/Rusko. Jakmile bylo usnesení přijato příslušnými orgány, byla zahájena realizace plánu prodeje, který by měl být dokončen v roce 2023. Nemohl však být dokončen, jelikož k 31. prosinci 2023 stále nebylo vydáno povolení ruských úřadů. Udělení zbývajících souhlasů, a tedy dokončení projektu odprodeje, se očekává v první polovině roku 2024. V této souvislosti byly v období do 31. prosince 2023 vykázány ztráty ze snížení hodnoty ve výši 186 mil. EUR. Společnosti OOO Volkswagen Group Finanz, Moskva/Rusko, a OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskva/Rusko, byly prodány po skončení účetního období, dne 18. ledna 2024.

Dne 15. prosince 2022 rozhodla dozorčí rada společnosti Volkswagen AG o prodeji divize plynových turbín MAN ES společností MAN Energy Solutions SE, Augsburg, a MAN Energy Solutions Schweiz AG, Curych/Švýcarsko, formou převodu majetku („asset deal“) společnosti CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/Čína, a jejím dceřiným společností podle německého a švýcarského práva. Očekává se, že transakce bude dokončena během účetního období roku 2024 po schválení příslušnými orgány.

V souladu se standardem IFRS 5 byla aktiva držená k prodeji a související závazky oceněny v nižší z jejich účetní hodnoty a reálné hodnoty minus předpokládané náklady související s prodejem.

Níže jsou uvedeny hlavní skupiny aktiv držených k prodeji a souvisejících závazků v rámci koncernu Volkswagen k 31. prosinci 2023.

mil. €	31.12.2023
Nehmotná aktiva	53
Pozemky, budovy a zařízení	27
Pronajatá aktiva	5
Zásoby	0
Obchodní pohledávky	2
Peníze a cenné papíry	73
Ostatní aktiva	30
Aktiva držená k prodeji	190
Finanční závazky	15
Rezervy	4
Ostatní závazky	12
Závazky související s aktivy drženými k prodeji	31

Kumulované výnosy nebo náklady vykázané v ostatním úplném výsledku vztahující se k vyřazované skupině klasifikované jako držené k prodeji činí –289 mil. €.

Transakce dokončené ve vykazovaném účetním období

Dne 3. března 2023 rozhodla dozorčí rada koncernu Volkswagen o prodeji společnosti OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga/Rusko, a jejích dceřiných společností OOO Scania Finance, Moskva/Rusko, OOO Scania Insurance, Moskva/Rusko, a OOO Scania Leasing, Moskva/Rusko. Tyto společnosti byly následně k 31. březnu 2023 klasifikovány jako vyřazovaná skupina držená k prodeji. Prodej byl dokončen v květnu 2023. Další komentář je uveden v bodě „Významné události“.

Společnost EURO-Leasing GmbH, Sittensen, plně konsolidovaná dceřiná společnost Volkswagen Financial Services AG, převedla své podnikání v oblasti osobních automobilů na formálně zapsanou společnost, která byla v daném účetním období koupena. Následně byl 51% podíl v této společnosti, která byla přejmenována na Euro-mobil GmbH, Sittensen, prodán společnosti Europcar Mobility Group, Paříž/Francie. Vyřazení společnosti Euro-mobil GmbH z plné konsolidace, prodej podílu a přecenění zbývajících 49% podílu vedly k příjmu ve výši 13 mil. EUR, který je vykázan v ostatních provozních výnosech. Transakce byla dokončena ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023.

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 PRŮ- MĚRNÝ KURZ	
		2023	2022	2023	2022
Argentina	ARS	894,99391	188,75869	317,91705	136,67276
Austrálie	AUD	1,62920	1,57060	1,62859	1,51749
Brazílie	BRL	5,37495	5,64440	5,40306	5,44441
Kanada	CAD	1,46810	1,44395	1,45957	1,37048
Česká republika	CZK	24,71800	24,14500	24,00353	24,55830
Indie	INR	92,11700	88,16400	89,33732	82,73456
Japonsko	JPY	156,79000	140,66500	151,93821	138,02361
Mexiko	MXN	18,76890	20,88790	19,19575	21,21209
Čínská lidová republika	CNY	7,87000	7,36605	7,65984	7,08135
Polsko	PLN	4,34090	4,68600	4,54402	4,68566
Korejská republika	KRW	1 440,71500	1 338,29500	1 413,50465	1 358,19726
Rusko	RUB	99,96610	76,28680	92,29940	73,27417
Jihoafrická republika	ZAR	20,44415	18,07945	19,95520	17,20322
Švédsko	SEK	11,08735	11,07865	11,47160	10,62776
Velká Británie	GBP	0,86910	0,88680	0,87001	0,85256
USA	USD	1,10770	1,06770	1,08170	1,05409

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 peněžitovná 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 peněžitovnou 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 regulační 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 regulační 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 v roce 2024 poroste celosvětový hospodářský výkon celkově pomaleji. Přetrvávající vysoká inflace v mnoha regionech a z ní vyplývající restriktivní měnověpolitická opatření centrálních bank budou stále více omezovat výdaje spotřebitelů. Rizika nadále vyplývají z protekcionistických tendencí, turbulencí na finančních trzích a strukturálních deficitů v jednotlivých zemích. Vyhledky růstu jsou také zatíženy pokračujícím geopolitickým napětím a konflikty; rizika nadále souvisejí s rusko-ukrajinským konfliktem a konfrontacemi na Blízkém východě. Nicméně se předpokládá, že vyspělé ekonomiky i rozvíjející se trhy budou v průměru vykazovat příznivou dynamiku, a to i při podprůměrném růstu hrubého domácího produktu. Kromě toho se očekává, že světová ekonomika se v roce 2025 zotaví a bude pokračovat ve stabilním růstu až do roku 2028.

Plánování v oblasti automobilových trhů a objemové plánování odráží výše uvedenou regionální diferenciaci a bere v potaz dopady regionálních konfliktů. Koncern Volkswagen si klade za cíl zvýšit podíl plně elektrických vozidel na celkových dodávkách z 8,3 % v roce 2023 na více než 50 % v roce 2030. Očekávaná zatížení výsledku hospodaření od roku 2024 v důsledku vyšších materiálových nákladů a přísnější legislativy týkající se emisí a spotřeby pohonných hmot mají být více než kompenzována zlepšením cen a produktového mixu, jakož i odpovídajícími programy na zvýšení efektivity. Navíc plány vycházejí z předpokladu, že se situace v zásobování polotovary a surovinami od účetního období roku 2024lepší.

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 v segmentu osobních automobilů obecně z míry tempa růstu až 1 % p. a. (2022: až 1 % p. a.) a v segmentech power engineeringu a užitkových vozidel z míry tempa růstu až 1 % p. a. (2022: až 1 % p. a.).

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	2023	2022
Segment osobních automobilů	10,7 %	10,2 %
Segment užitkových vozidel	12,1 %	13,4 %
Segment power engineeringu	15,7 %	14,2 %

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 popsanych 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 možnosti prodloužení a 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 prodejkách.

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 OCEŇENÉ EKVIVALENČNÍ METODOU

Náklady na pořízení podílů v přidružených společnostech a společných podnicích se 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 naběhlé 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
- > 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, nespádají 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 přezazují 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 podrozměrových 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.

K odloženým daňovým pohledávkám, jejichž realizace se nepředpokládá v dohledné době, se tvoří opravné položky.

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 vykázané 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 2,87 % (2022: 3,16 %). 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.

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. Jsou-li uzavřeny dohody o bezúročném nebo nízkouročném 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 pořízovacími 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 rozdílu 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. V rámci tohoto testování byly v lednu 2023 přehodnoceny a prodlouženy doby použitelnosti určitých položek pozemků, budov a zařízení. Uvedené úpravy měly pozitivní vliv na provozní výsledek ve výši přibližně 1,4 mld. € v roce 2023. V roce 2024 se očekává pozitivní vliv ve výši přibližně 0,8 mld. EUR.

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.

Po propadu světové ekonomické produkce v roce 2020 a počínajícím oživení v důsledku „catch-up“ efektů v roce 2021 a pokračující normalizaci ekonomické aktivity v roce 2022, navzdory rusko-ukrajinskému konfliktu, zaznamenala světová ekonomika v roce 2023 kladný celkový růst ve výši 2,7 % (2022: růst 3,1 %). Zpomalení ekonomické dynamiky ve srovnání s předchozím účetním obdobím bylo způsobeno především slabším růstem ve vyspělých ekonomikách, zatímco celkové tempo změn na rozvíjejících se trzích se poněkud zvýšilo.

Plánování koncernu Volkswagen vychází z předpokladu, že v roce 2024 poroste celosvětový hospodářský výkon celkově pomaleji. Přetrvávající vysoká inflace v mnoha regionech a z ní vyplývající restriktivní měnověpolitická opatření centrálních bank budou stále více omezovat výdaje spotřebitelů. Rizika nadále vyplývají z protekcionistických tendencí, turbulencí na finančních trzích a strukturálních deficitů v jednotlivých zemích. Vyhledky růstu jsou také zatíženy pokračujícím geopolitickým napětím a konflikty; rizika nadále souvisejí s rusko-ukrajinským konfliktem a konfrontacemi na Blízkém východě. Nicméně se předpokládá, že vyspělé ekonomiky i rozvíjející se trhy budou v průměru vykazovat příznivou dynamiku, a to i při podprůměrném růstu hrubého domácího produktu. Kromě toho se očekává, že světová ekonomika se v roce 2025 zotaví a bude pokračovat ve stabilním růstu až do roku 2028.

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 účasti 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 2023

mil. €	Osobní vozy a lehká užit- ková vozidla	Užitková vo- zidla	Power engi- neering	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
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)	19 474	3 714	366	3 792	27 345	-4 769	22 576
Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou	2 112	124	0	55	2 291	-	2 291
Úrokový výsledek a ostatní finanční výsledek	8 248	-458	23	-71	7 741	-9 414	-1 673
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

SEGMENTY VYKAZOVÁNÍ V ROCE 2022¹

mil. €	Osobní vozy a lehká užit- ková vozidla	Užitková vo- zidla	Power engi- neering	Finanční služby	Segmenty celkem	Sesouhlasení	Koncern Volkswagen
Tržby s třetími subjekty	193 074	38 346	3 564	43 667	278 651	399	279 050
Tržby s ostatními segmenty	17 304	1 170	1	2 990	21 466	-21 466	-
Tržby	210 378	39 516	3 565	46 657	300 116	-21 067	279 050
Odpisy hmotných aktiv a odpisy nehmotných aktiv	16 004	2 885	148	9 870	28 907	-656	28 251
Ztráty ze snížení hodnoty	2 501	34	2	371	2 908	3	2 911
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	60	4	2	557	623	-	623
Hospodářský výsledek segmentu (provozní výsledek)	17 156	1 588	281	5 638	24 662	-2 553	22 109
Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou	2 186	97	3	116	2 403	-	2 403
Úrokový výsledek a ostatní finanční výsledek	2 277	98	-4	-159	2 213	-4 655	-2 442
Účasti oceněné ekvivalenční metodou	10 731	1 084	18	836	12 668	-	12 668
Investice do nehmotných aktiv, pozemků, budov a zařízení a investičního nemovitého majetku	20 125	1 907	84	217	22 334	338	22 672

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

SESOUHLASENÍ

mil. €	2023	2022 ¹
Tržby segmentů	349 584	300 116
Nealokované soubory složek	1 599	1 405
Koncernové financování	24	27
Konsolidace/funkce holdingu	-28 923	-22 498
Tržby koncernu	322 284	279 050
Hospodářský výsledek segmentu (provozní výsledek)	27 345	24 662
Nealokované soubory složek	114	-2
Koncernové financování	10	-37
Konsolidace/funkce holdingu	-4 894	-2 514
Provozní výsledek	22 576	22 109
Finanční výsledek	618	-40
Konsolidovaný zisk nebo ztráta před zdaněním	23 194	22 070

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

PODLE REGIONŮ 2023

mil. €	Německo	Evropa/ Ostatní trhy ¹	Severní Ame- rika	Jižní Amerika	Asijsko-paci- fický 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.

PODLE REGIONŮ 2022²

mil. €	Německo	Evropa/ Ostatní trhy ¹	Severní Ame- rika	Jižní Amerika	Asijsko-paci- fický region	Zajišťovací transakce - tržby	Celkem
Tržby s třetími subjekty	49 042	105 472	59 910	15 476	51 443	-2 294	279 050
Nehmotná aktiva, pozemky, budovy a zařízení, pro- najatá aktiva a investice do nemovitostí	119 386	47 661	32 517	2 709	4 848	-	207 121

1 Bez Německa.

2 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

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 2023

mil. €	Osobní vozy a lehká užit- ková vozidla	Užitková vozi- dla	Power engine- ering	Finanční služby	Segmenty cel- kem	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 sub- jektů	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

STRUKTURA TRŽEB KONCERNU V ROCE 2022¹

mil. €	Osobní vozy a lehká užit- ková vozidla	Užitková vozi- dla	Power engine- ering	Finanční služby	Segmenty cel- kem	Sesouhlasení	Koncern Volkswagen
Vozidla	160 562	25 542	-	0	186 104	-14 657	171 447
Originální náhradní díly	14 970	6 759	-	-	21 729	-160	21 570
Ojetá vozidla a produkty třetích sub- jektů	11 474	2 334	-	20 485	34 293	-3 650	30 643
Motory, hnací soupravy a dodání dílů	12 313	858	-	-	13 171	-65	13 105
Power engineering	-	-	3 565	-	3 565	-1	3 564
Motocykly	915	-	-	-	915	-	915
Pronájem a leasing	764	1 693	0	16 669	19 126	-1 231	17 895
Úroky a obdobné výnosy	285	1	-	8 873	9 160	-418	8 742
Zajišťovací transakce - tržby	-2 220	-20	-	-	-2 241	-53	-2 294
Ostatní tržby	11 314	2 349	-	631	14 294	-831	13 463
	210 378	39 516	3 565	46 657	300 116	-21 067	279 050

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

V rámci vykazování podle segmentů jsou tržby koncernu prezentovány podle segmentů a trhů.

Ostatní tržby zahrnují převážně tržby ze servisních služeb a příjmy z rozšířených záruk.

Z tržeb realizovaných ve vykazovaném období byly tržby ve výši 8 936 mil. € (2022: 8 045 mil. €) zahrnuty ve smluvních závazcích k 1. lednu 2023.

V tržbách za vykazované období jsou zahrnuty platební závazky k plnění ve výši 363 mil. € (2022: 718 mil. €), které již byly uhrazeny v předchozím účetním období.

Kromě stávajících plnění ve výši 4 794 mil. € (2022: 3 939 mil. €) v segmentu power engineeringu, u nichž se zejména očekává splnění, resp. realizace do 31. prosince 2024, 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 2024. 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 7 968 mil. € (2022: 3 323 mil. €) přiřaditelné segmentu finančních služeb.

Náklady na prodej obsahují ztráty ze snížení hodnoty nehmotných aktiv (především vývojové náklady), pozemků, budov a zařízení (především jiná zařízení a inventář, nástroje a provozní vybavení) a pronajatých aktiv ve výši 1 335 mil. € (2022: 843 mil. €). Ztráty ze snížení hodnoty nehmotných aktiv a pozemků, budov a zařízení dosahují ve vykazovaném období celkové výše 388 mil. € (2022: 572 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 947 mil. € (2022: 270 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 138 mil. € (2022: 10 mil. €) týká krátkodobých aktiv.

Státní dotace vztahující se k výnosům činily ve vykazovaném období 292 mil. € (2022: 457 mil. €) a jsou obecně záúčtovány podle funkční klasifikace.

3. Odbytové náklady

Odbytové náklady ve výši 21,3 mld. € (2022: 19,8 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 12,7 mld. € (2022: 11,7 mld. €) zahrnují především režijní a personální náklady a odpisy připadající na správu.

5. Ostatní provozní výnosy

mil. €	2023	2022 ¹
Výnosy z rozpuštění opravných položek k pohledávkám a ostatním aktivům	2 164	1 512
Výnosy z rozpuštění rezerv a rozlišených závazků	922	988
Výnosy z derivátů v rámci zajišťovacího účetnictví	766	892
Výnosy z derivátů mimo rámec zajišťovacího účetnictví Finanční služby	894	1 999
Výnosy z ostatních zajištění	2 245	5 396
Kurzové zisky	3 419	3 640
Výnosy z prodeje reklamních materiálů	304	339
Výnosy z přefakturace	1 470	1 099
Výnosy z investičního nemovitého majetku	12	30
Zisky z vyřazení majetku a zrušení ztráty ze snížení hodnoty	586	724
Ostatní provozní výnosy	2 369	2 615
	15 152	19 234

1. Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

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 zahrnují především zisky z přecenění a realizace derivátových finančních nástrojů, které se používají k zajištění směnných kurzů a cen komodit v divizi Automobily a nejsou označeny jako zajišťovací nástroj v zajišťovacím vztahu, na reálnou hodnotu. Ztráty jsou zahrnuty v ostatních provozních nákladech.

6. Ostatní provozní náklady

mil. €	2023	2022 ¹
Tvorba opravných položek k obchodním pohledávkám	558	345
Tvorba opravných položek k pohledávkám a ostatním aktivům	2 051	2 756
Ztráty z derivátů v rámci zajišťovacího účetnictví	754	971
Ztráty z derivátů mimo rámec zajišťovacího účetnictví Finanční služby	1 221	1 309
Ztráty z ostatních zajištění	4 857	2 417
Kurzové ztráty	3 793	3 762
Náklady z přefakturace	1 113	833
Náklady na dohody o ukončení smluv	62	280
Ztráty z vyřazení majetku	406	321
Ostatní provozní náklady	4 719	4 820
	19 534	17 813

1. Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Opravné položky k ostatním pohledávkám a ostatním aktivům zahrnují opravné položky k pohledávkám z dlouhodobých smluv o zhotovení ve výši 2,1 mil. € (2022: 0,3 mil. €). V předchozím účetním období opravné položky k ostatním pohledávkám a ostatním aktivům rovněž zahrnovaly výdaje vzniklé v souvislosti s konfliktem mezi Ruskem a Ukrajinou (viz bod „Významné události“).

Ztráty z ostatních zajištění zahrnují primárně ztráty z přecenění a realizace derivátových finančních nástrojů, které se používají k zajištění směnných kurzů a cen komodit v divizi Automobily a nejsou označeny jako zajišťovací nástroj v zajišťovacím vztahu, na reálnou hodnotu. Zisky jsou zahrnuty v ostatních provozních výnosech.

7. Podíl na zisku nebo ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou

mil. €	2023	2022 ¹
Podíl na zisku účastí oceněných ekvivalenční metodou	2 910	2 957
z toho ze společných podniků	2 713	2 893
z toho z přidružených podniků	196	64
Podíl na ztrátě účastí oceněných ekvivalenční metodou	619	554
z toho ze společných podniků	174	187
z toho z přidružených podniků	445	367
	2 291	2 403

1. Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

8. Úrokový výsledek

mil. €	2023	2022 ¹
Úrokové výnosy	2 658	1 325
Ostatní úroky a obdobné výnosy	2 656	1 325
Ocenění zajištění reálné hodnoty	2	-
Úrokové náklady	-3 592	-408
Ostatní úroky a obdobné náklady	-2 050	-938
Ocenění zajištění reálné hodnoty	-3	1
Náklady z diskontování závazků z leasingu	-222	-158
Výsledek ze zúročení/odúročení ostatních dlouhodobých závazků	-304	1 236
Čistý úrok z čistého závazku z plánů definovaných požitků	-1 014	-549
Úrokový výsledek	-934	916

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Kladný úrokový výsledek ze zúročení/odúročení ostatních dlouhodobých závazků v předchozím účetním období vyplýval především z úprav úrokových sazeb pro ocenění dlouhodobých rezerv.

9. Ostatní finanční výsledek

mil. €	2023	2022
Výnosy ze smluv o převodu zisku	28	55
Náklady z převzetí ztrát	-63	-52
Ostatní výnosy z účastí	341	168
Ostatní náklady z účastí	-837	-2 270
Výnosy a náklady z cenných papírů a výpůjček	725	-1 013
Realizované výnosy z cizoměnových úvěrů poskytnutých a přijatých	1 093	1 227
Realizované náklady z cizoměnových úvěrů poskytnutých a přijatých	-1 226	-985
Výnosy a náklady z přecenění a z opravných položek k finančním nástrojům	-904	166
Výnosy a náklady ze změny reálné hodnoty zajišťovacích transakcí/derivátů nezahrnutých do zajišťovacího účetnictví	111	-662
Výnosy a náklady ze změny reálné hodnoty zajišťovacích transakcí/derivátů zahrnutých do zajišťovacího účetnictví	-6	7
Ostatní finanční výsledek	-739	-3 359

Ostatní náklady z účastí vykázané v předchozím účetním období zahrnovaly především ztrátu ze snížení hodnoty ve výši 1,9 mld. € související s odpisem všech akcií držených ve společnosti Argo AI. Více informací najdete v bodě „Významné události“.

Výnosy a náklady z cenných papírů a výpůjček jsou dány především kladnými výsledky fondů, které byly v předchozím roce negativně ovlivněny turbulencemi na kapitálových trzích vyvolanými rusko-ukrajinským konfliktem.

Výnosy a náklady z přecenění a z opravných položek k finančním nástrojům v účetním období roku 2023 jsou primárně přiřitatelné úpravám ocenění peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů držených v Argentině.

Výnosy a náklady ze změny reálné hodnoty zajišťovacích transakcí/derivátů nezahrnutých do zajišťovacího účetnictví obsahují výnosy z ocenění opcí ve spojitosti s nabytím společnosti Europcar ve výši 0,1 mld. €. Výsledkem ocenění opcí v předchozím období byla ztráta ve výši 0,3 mld. € (viz část „Významné události“).

10. Daně ze zisku

SKLADBA DAŇOVÝCH VÝNOSŮ A DAŇOVÝCH NÁKLADŮ

mil. €	2023	2022 ¹
Splatný daňový náklad – Německo	2 880	1 179
Splatný daňový náklad – zahraničí	3 911	4 084
Splatné daně ze zisku	6 791	5 263
z toho výnosy (-) / náklady (+) předchozích období	-62	666
Odložený daňový výnos (-) / náklad (+) – Německo	-740	3 334
Odložený daňový výnos (-) / náklad (+) – zahraničí	-786	-2 380
Odložený daňový výnos (-) / náklad (+)	-1 526	954
Daně ze zisku	5 266	6 217

1. Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Zákonná sazba daně z příjmů právnických osob v Německu za zdaňovací období roku 2023 činila 15 %. Z toho vyplývá, včetně živnostenské daně a solidárního příplatku, daňové zatížení ve výši 30,0 % (2022: 30,0 %).

Pro výpočet odložené daně v německé daňové skupině se používá daňová sazba ve výši 30,0 % (2022: 30,0 %).

Lokální sazby daní ze zisku používané pro výpočet odložené daně zahraničních společností se pohybují v rozmezí od 0 % do 46 % (2022: 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 2023 ke snížení daní ze zisku o 816 mil. € (2022: 1 013 mil. €).

Vývoj daňových ztrát minulých období a propadnutí nevyužitých daňových ztrát byl následující:

mil. €	PŘEVEDENÉ NEVYUŽITÉ DAŇOVÉ ZTRÁTY		Z TOHO NEUPLATNITELNÉ DAŇOVÉ ZTRÁTY	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Daňové ztráty, které nepropadají	14 993	13 178	4 577	4 512
Propadnutí během následujících 10 let	1 880	3 556	1 152	1 199
Propadnutí za více než 10 let	10 511	11 002	381	1 335
Celkem	27 385	27 736	6 111	7 045

V důsledku uplatnění doposud nevyužitých daňových ztrát a nevyužitých daňových odpočtů z minulých období dochází ke snížení splatného daňového nákladu ve vykazovaném období o 120 mil. € (2022: 139 mil. €). Částka odloženého daňového nákladu se snižuje o 372 mil. € (2022: 1 687 mil. €) na základě dosud nevyužitých daňových ztrát a daňových odpočtů z předchozího období. Odložený daňový náklad v důsledku snížení hodnoty odložených daňových pohledávek činí 44 mil. € (2022: 70 mil. €). Odložený daňový výnos ze zrušení ztrát ze snížení hodnoty odložené daňové pohledávky činí 125 mil. € (2022: 34 mil. €).

Daňové odpočty poskytnuté různými státy činí 473 mil. € (2022: 493 mil. €).

V rozvaze nebyla vykázána odložená daňová pohledávka pro odčitatelné přechodné rozdíly ve výši 2 232 mil. € (2022: 2 262 mil. €) a pro daňové odpočty, které by propadly v příštích 20 letech, ve výši 128 mil. € (2022: 159 mil. €).

V souladu s IAS 12.39 nebyly z důvodu ovládnutí vykázány odložené daňové závazky ve výši 251 mil. € (2022: 265 mil. €) z titulu přechodných rozdílů a nevyplaceného zisku dceřiných podniků společnosti Volkswagen AG.

Ze změn daňových sazeb vyplývá na úrovni koncernu odložený daňový výnos ve výši 9 mil. € (2022: odložený daňový náklad ve výši 31 mil. €).

Odložená daňová pohledávka ve výši 6 508 mil. € (2022: 1 731 mil. €) byla uznána, aniž by existoval odložený daňový závazek v odpovídající výši. V účetním období roku 2023 se zohledňují stávající odložené daňové pohledávky společností německé daňové skupiny, které byly uznány na základě pozitivních výsledků v minulosti. Dotčené společnosti očekávají po daňových ztrátách ve vykazovaném nebo minulém účetním období kladné výnosy v budoucnu.

Ve výši 2 861 mil. € (2022 upraveno: 2 407 mil. € (viz vývoj úplného výsledku za období)) 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 -66 mil. € (2022: -6 mil. €) na nekontrolní podíly. V účetním období roku 2023 nebyly žádné odložené daňové výnosy z přímo ve vlastním kapitálu zachyceného přecenění penzijních plánů reklasifikovány do ostatního úplného výsledku (2022: 2 mil. €). V předchozím účetním období došlo k účinkům z kapitálových transakcí s nekontrolními podíly. Vývoj odložených daní podle položek je prezentován ve výkazu o úplném výsledku.

V účetní období roku 2023 došlo ke zvýšení vlastního kapitálu o daňové účinky ve výši 3 mil. € vyplývající z nákladů na pořízení vlastního kapitálu (2022: 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:

mil. €	ODLOŽENÉ DAŇOVÉ POHLEDÁVKY		ODLOŽENÉ DAŇOVÉ ZÁVAZKY	
	31.12.2023	31.12.2022 ¹	31.12.2023	31.12.2022 ¹
Nehmotná aktiva	1 179	1 170	15 095	13 698
Pozemky, budovy a zařízení a pronajatá aktiva	6 076	5 236	8 041	8 190
Dlouhodobá finanční aktiva	410	55	10	193
Zásoby	2 743	2 073	924	979
Pohledávky a ostatní aktiva (včetně finančních služeb)	2 492	2 144	10 258	10 090
Ostatní krátkodobá aktiva	3 117	4 077	35	76
Rezervy na penze	5 476	4 674	88	92
Závazky a ostatní rezervy	13 807	14 012	5 022	5 707
Opravné položky k odloženým daňovým pohledávkám z přechodných rozdílů	-194	-236	-	-
Přechodné rozdíly po opravných položkách	35 107	33 205	39 473	39 025
Daňové ztráty minulých období po opravných položkách	5 678	5 394	-	-
Daňové odpočty po opravných položkách	345	330	-	-
Hodnota před konsolidací a kompenzací	41 130	38 929	39 473	39 025
z toho připadá na dlouhodobá aktiva a závazky	27 347	25 438	31 800	31 194
Kompenzace	30 488	29 152	30 488	29 152
Konsolidace	3 298	3 151	796	862
Vykázaná hodnota	13 940	12 929	9 781	10 736

1. Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Vykázaný daňový náklad za rok 2023 ve výši 5 266 mil. € (2022 upraveno: 6 217 mil. €, (viz zveřejnění podle IFRS 17)) byl o 1 692 mil. € (2022 upraveno: 404 mil. € (viz zveřejnění podle IFRS 17)) nižší než očekávaný daňový náklad ve výši 6 958 mil. €, který by vznikl použitím konsolidované daňové sazby ve výši 30,0 % (2022: 30,0 %) na konsolidovaný hospodářský výsledek před zdaněním.

SESOUHLASENÍ OČEKÁVANÉHO A VYKÁZANÉHO DAŇOVÉHO NÁKLADU

mil. €	2023	2022 ¹
Hospodářský výsledek před zdaněním	23 194	22 070
Očekávaný daňový výnos (-) / náklad (+) (daňová sazba 30,0 %; 2022: 30,0 %)	6 958	6 621
Sesouhlasení:		
Dopad odlišného daňového zatížení v zahraničí	-1 171	-561
Podíl týkající se:		
příjmů osvobozených od daně	-1 461	-1 398
daňově neuznatelných nákladů	1 100	1 101
účinků převedených daňových ztrát	52	-1 247
trvalých rozdílů	-761	382
Daňové odpočty	-120	-96
Daňový náklad/výnos předchozích období	-361	688
Účinky změn daňových sazeb	-9	31
Nezapočitatelná srážková daň	702	369
Ostatní daňové účinky	337	327
Vykázaný daňový náklad	5 266	6 217
Efektivní daňová sazba (%)	22,7	28,2

1. Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

GLOBÁLNÍ MINIMÁLNÍ DOROVNÁVACÍ DAŇ

Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) zveřejnila vzorová pravidla pro tzv. druhý pilíř (Pilíř 2) na základě inkluzivního rámce G20 pro vyhýbání se daňovým povinnostem a přesouvání zisků, která mají řešit daňovou problematiku vyplývající z digitalizace globální ekonomiky, s cílem zajistit efektivní minimální sazbu zdanění ve výši 15 %. Koncern Volkswagen spadá do působnosti modelových předpisů OECD v rámci druhého pilíře. Právní předpisy druhého pilíře byly přijaty nebo uzákoněny v Belgii, Bulharsku, České republice, Dánsku, Finsku, Francii, Irsku, Itálii, Japonsku, Jižní Koree, Kataru, Lichtenštejnsku, Lucembursku, Maďarsku, Malajsii, Mauriciu, Německu, Nizozemsku, Rakousku, Rumunsku, Slovensku, Slovinsku, Spojených arabských emirátech, Švédsku, Švýcarsku, Velké Británii a Vietnamu a vstoupí v platnost od 1. ledna 2024 v různých kombinacích pravidel a v některých případech i později. Vzhledem k tomu, že legislativa druhého pilíře nebyla v době zpracování zprávy ještě dokončena, nepodléhá koncern Volkswagen v tomto ohledu pro účetní období 2023 žádnému daňovému zatížení.

Z výjimky zavedené v květnu 2023 prostřednictvím novely IAS 12 vyplývá, že odložené daně v souvislosti s daní z příjmů vyplývající z platných nebo oznámených daňových předpisů implementujících modelová pravidla druhého pilíře zveřejněná OECD nejsou v koncernu Volkswagen vykázány ani zveřejněny.

V souladu s právními předpisy uhradí koncern Volkswagen dodatečnou daň v jednotlivých zemích ve výši rozdílu mezi efektivní sazbou daně GloBE a minimální sazbou daně ve výši 15 %.

Koncern Volkswagen v současné době vyhodnocuje dopady Pilíře 2 po vstoupení příslušné legislativy v platnost v roce 2024. Na základě výkaznictví podle jednotlivých zemí (CbCR) pro účetní období 2021 a 2022 podléhají všechny společnosti koncernu efektivní daňové sazbě za každou zemi vyšší než 15 %, s výjimkou Bermud, Bosny a Hercegoviny, Bulharska, Estonska, Finska, Irska, Kajmanských ostrovů, Kataru, Kosova, Kuvajtu, Litvy, Lotyšska, Norska, Ománu, Panamy, Pákistánu, Saúdské Arábie, Spojených arabských emirátů, Tanzanie, Thajska a Turecka. Přestože průměrná efektivní daňová sazba je na základě údajů CbCR nižší než 15 %, koncernu Volkswagen nemusí

být v těchto zemích uložena povinnost platit daň z příjmu dle pravidel druhého pilíře z důvodu specifických stanovených úprav, které mohou vést k odchylkám od vypočtených efektivních daňových sazeb. Celkově se předpokládá, že daňové zatížení koncernu Volkswagen z pravidel druhého pilíře dle údajů CbCR za období 2021 a 2022 se bude pohybovat v rozmezí 10 až 20 mil. EUR, což by mělo vliv na koncernovou daňovou sazbu ve výši 0,04 % až 0,08 %. Z toho vyplývá, že na čistá aktiva, finanční pozici a výsledky hospodaření koncernu Volkswagen to nebude mít žádný podstatný vliv.

Vzhledem ke složitosti uplatňování právních předpisů lze v současné době kvantitativní dopady právních předpisů, které byly přijaty nebo vstoupily v platnost, odhadovat pouze v určitém rozpětí. I pro společnosti koncernu s efektivní daňovou sazbou vyšší než 15 % proto může mít druhý pilíř daňové dopady. Navíc toto posouzení na základě zásad „bezpečného přístavu“ CbCR platí pouze přechodně (v současné době do konce účetního období 2026). Pro následující období po skončení platnosti uvedených zásad budou prováděny další analýzy dle obecných pravidel.

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 2023 a 2022 nedošlo k žádným skutečnostem, které by měly zředující 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 dividendy vyšší o 0,06 € než na kmenovou akcii.

		2023	2022 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. €	17 928	15 852
Výsledek připadající na nekontrolní podíly	mil. €	1 329	395
Výsledek připadající na poskytovatele hybridního kapitálu společnosti Volkswagen AG	mil. €	586	576
Výsledek připadající na akcionáře společnosti Volkswagen AG	mil. €	16 013	14 881
z toho základní/zředěný zisk připadající na kmenové akcie	mil. €	9 419	8 753
z toho základní/zředěný zisk připadající na prioritní akcie	mil. €	6 594	6 129
Zisk na kmenovou akcii – základní/zředěný	€	31,92	29,66
Zisk na prioritní akcii – základní/zředěný	€	31,98	29,72

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Komentář k rozvaze

12. Nehmotná aktiva

VÝVOJ NEHMOTNÝCH AKTIV OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2023

mil. €	Značky	Goodwill	Aktivované vý- vojové náklady vyvíjených pro- duktů	Aktivované vý- vojové náklady vyráběných pro- duktů	Ostatní ne- hmotná 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

VÝVOJ NEHMOTNÝCH AKTIV OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2022

mil. €	Značky	Goodwill	Aktivované vý- vojové náklady vyvíjených pro- duktů	Aktivované vý- vojové náklady vyráběných pro- duktů	Ostatní ne- hmotná aktiva	Celkem
Pořizovací náklady						
Stav k 01.01.2022	17 661	26 203	10 287	44 806	13 789	112 745
Kurzové rozdíly	-22	-17	16	-125	155	7
Změny v konsolidačním celku	5	75	1	40	110	232
Přírůstky	-	-	9 057	666	1 945	11 668
Převody	0	-	-1 728	1 738	55	65
Klasifikace jako držená k prodeji	0	-	4	65	30	99
Úbytky	11	50	33	2 111	560	2 764
Stav k 31.12.2022	17 633	26 211	17 595	44 949	15 464	121 853
Odpisy a ztráty ze snížení hodnoty						
Stav k 01.01.2022	89	29	88	26 120	8 731	35 056
Kurzové rozdíly	0	0	0	-118	29	-89
Změny v konsolidačním celku	-	-	-	7	9	16
Přírůstky odpisů	2	-	-	5 058	1 111	6 171
Přírůstky ztrát ze snížení hodnoty	16	30	21	65	15	147
Převody	-	-	0	1	-5	-4
Klasifikace jako držená k prodeji	-	-	0	18	25	43
Úbytky	2	50	15	2 095	481	2 642
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	-	-	-	-	-	-
Stav k 31.12.2022	105	9	93	29 021	9 385	38 612
Čistá účetní hodnota k 31.12.2022	17 528	26 202	17 502	15 929	6 079	83 241

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. €	2023	2022
Značky podle provozního segmentu		
Porsche	13 823	13 823
Scania Vehicles and Services	878	878
MAN Truck & Bus	1 127	1 127
MAN Energy Solutions	415	415
Navistar	784	813
Ducati	404	404
Ostatní	68	68
	17 498	17 528
Goodwilly podle provozního segmentu		
Porsche	18 825	18 825
Scania Vehicles and Services	2 546	2 548
MAN Truck & Bus	587	587
MAN Energy Solutions	263	263
Navistar	2 989	3 101
Ducati	290	290
Škoda	168	168
Porsche Holding Salzburg	125	126
Ostatní	498	294
	26 292	26 202

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 premie 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.

Peněžitovná jednotka Porsche vychází z předpokladu, že současná pozice Porsche jako ziskového výrobce exkluzivních sportovních vozů bude dále sílit. V rámci programu „Road to 20“ si skupina Porsche AG stanovila dlouhodobý cíl ziskovosti, kterým je dosažení provozní rentabilitytržeb přesahující výši 20 %.

Pro společnost MAN Truck & Bus znamenal rok 2023 obrat poté, co se v předchozím roce kvůli negativním dopadům války na Ukrajině nepodařilo plně využít pozitivních účinků programu reorganizace. Po období stabilizace v roce 2024 bude mít transformace směrem k e-mobilitě od účetního období 2025 rostoucí vliv na peněžní prostředky.

Dále se očekává, že se Navistar Sales & Services stane novou posilou. Příslušná opatření sahají od používání výkonné organizace komponent a technologií ve skupině TRATON GROUP přes rozšíření nabídky poskytovaných finančních služeb až po ještě účinnější využití jedné z největších nezávislých sítí prodejců a servisů na severoamerickém trhu, kterou již dnes disponuje korporace Navistar.

Ve společnosti Scania Vehicles & Services mají navíc pozitivní dopad na plánované peněžní toky nárůst objemu prodeje spolu s rozšířením činnosti v oblasti servisu vozidel.

Hodnota všech peněžitovných jednotek není snížena ani v případě variace odhadované míry růstu o -0,5 procentního bodu ohledně perpetuity, resp. variace diskontní sazby ve výši +0,5 procentního bodu. Vzhledem k volatilitě trhu v posledních letech byly testovány také plánované peněžní toky z hlediska jejich citlivosti na přiměřeně možné změny a byla stanovena jejich návratnost.

Náklady na výzkum a vývoj se vyvíjely následovně:

mil. €	2023	2022	%
Náklady na výzkum a vývoj celkem	21 779	18 908	15,2
z toho aktivované náklady na vývoj	11 142	9 723	14,6
Míra aktivace v %	51,2	51,4	
Odpisy aktivovaných nákladů na vývoj	5 187	5 144	0,8
Náklady na výzkum a vývoj zúčtované do zisku nebo ztráty	15 824	14 329	10,4

13. Pozemky, budovy a zařízení

VÝVOJ POZEMKŮ, BUDOV A ZAŘÍZENÍ OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2023

mil. €	Pozemky, pozem- ková práva a budovy včetně budov na ci- zích pozemcích	Technická zařízení a stroje	Jiná zařízení a in- ventář, 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

VÝVOJ POZEMKŮ, BUDOV A ZAŘÍZENÍ OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2022

mil. €	Pozemky, pozem- ková práva a budovy včetně budov na ci- zích pozemcích	Technická zařízení a stroje	Jiná zařízení a in- ventář, nástroje a provozní vybavení	Poskytnuté zálohy a nedokončená hmotná aktiva	Celkem
Pořizovací náklady					
Stav k 01.01.2022	48 281	52 144	88 111	7 645	196 181
Kurzové rozdíly	158	314	697	70	1 240
Změny v konsolidačním celku	18	10	27	21	77
Přírůstky	2 065	1 240	2 858	6 698	12 861
Převody	1 117	1 702	1 489	-4 373	-65
Klasifikace jako držená k prodeji	21	39	-14	0	45
Úbytky	830	1 439	1 985	71	4 325
Stav k 31.12.2022	50 789	53 934	91 212	9 991	205 925
Odpisy a ztráty ze snížení hodnoty					
Stav k 01.01.2022	21 083	40 103	71 296	4	132 486
Kurzové rozdíly	83	270	592	0	945
Změny v konsolidačním celku	-48	34	12	0	-2
Přírůstky odpisů	2 250	3 175	6 379	-	11 804
Přírůstky ztrát ze snížení hodnoty	154	132	132	6	425
Převody	13	8	-17	0	4
Klasifikace jako držená k prodeji	9	9	-2	-	16
Úbytky	426	1 336	1 823	-3	3 583
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	16	1	8	3	29
Stav k 31.12.2022	23 083	42 377	76 565	10	142 035
Čistá účetní hodnota k 31.12.2022	27 705	11 557	14 647	9 981	63 890

Státní dotace ve výši 237 mil. € (2022 upraveno: 66 mil. €) byly odečteny od pořizovacích nákladů pozemků, budov a zařízení.

V souvislosti s pozemky a budovami existují zástavní práva ve výši 1 497 mil. € (2022: 1 517 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 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

VÝVOJ PRONAJATÝCH AKTIV A INVESTIČNÍHO NEMOVITÉHO MAJETKU OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2022

mil. €	Pronajatá aktiva	Investiční nemovitý majetek	Celkem
Pořizovací náklady			
Stav k 01.01.2022	79 146	947	80 092
Kurzové rozdíly	1 105	17	1 122
Změny v konsolidačním celku	187	-5	182
Přírůstky	24 105	4	24 110
Převody	-14	4	-10
Úbytky	23 611	6	23 617
Stav k 31.12.2022	80 919	961	81 880
Odpisy a ztráty ze snížení hodnoty			
Stav k 01.01.2022	19 447	332	19 779
Kurzové rozdíly	262	3	265
Změny v konsolidačním celku	73	-1	72
Přírůstky odpisů	10 255	21	10 276
Přírůstky ztrát ze snížení hodnoty	261	1	261
Převody	-4	1	-3
Úbytky	8 216	3	8 220
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	539	1	540
Stav k 31.12.2022	21 539	351	21 890
Čistá účetní hodnota k 31.12.2022	59 380	610	59 990

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 1 456 mil. € (2022: 1 279 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 85 mil. € (2022: 69 mil. €). Na nevyužívaný investiční nemovitý majetek byly vynaloženy náklady 0,4 mil. € (2022: 0,8 mil. €).

Příjmy z nájemného z investičního nemovitého majetku činily ve vykazovaném období 81 mil. € (2022 upraveno: 89 mil. €).

15. Účasti oceněné ekvivalenční metodou a ostatní účasti

VÝVOJ ÚČASTÍ OCENĚNÝCH EKVIVALENČNÍ METODOU A OSTATNÍCH ÚČASTÍ OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2023

mil. €	Účasti oceněné ekviva- lenční 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.

VÝVOJ ÚČASTÍ OCENĚNÝCH EKVIVALENČNÍ METODOU A OSTATNÍCH ÚČASTÍ OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2022²

mil. €	Účasti oceněné ekvivalenční metodou	Ostatní účasti	Celkem
Hrubá účetní hodnota			
Stav k 01.01.2022	13 102	4 033	17 135
Kurzové rozdíly	-82	1	-81
Změny v konsolidačním celku	203	-233	-30
Přírůstky	2 167	1 499	3 666
Převody	-	-	-
Úbytky	-	318	318
Změny vykázané do výkazu zisku nebo ztráty	2 399	5	2 404
Dividendy ¹	-2 877	-	-2 877
Ostatní změny vykázané do ostatního úplného výsledku	323	-449	-125
Stav k 31.12.2022	15 235	4 538	19 774
Ztráty ze snížení hodnoty			
Stav k 01.01.2022	571	1 033	1 604
Kurzové rozdíly	-2	-4	-6
Změny v konsolidačním celku	-25	11	-15
Přírůstky	2 077	180	2 258
Převody	-	-	-
Úbytky	-	121	121
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	54	50	104
Stav k 31.12.2022	2 567	1 050	3 617
Čistá účetní hodnota k 31.12.2022	12 668	3 489	16 157

1 Podíl na dividendách je vykázán včetně srážkové daně.

2 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Účasti oceněné ekvivalenční metodou zahrnují společné podniky ve výši 7 139 mil. € (2022: 6 959 mil. €) a přidružené podniky ve výši 5 100 mil. € (2022: 5 709 mil. €).

Mezi přírůstky účastí oceněných ekvivalenční metodou v posuzovaném účetním období připadají 0,3 mld. € na kapitálový vklad do nového společného podniku CARIZON, který byl založen s Horizon Robotics. V předchozím účetním období zahrnovaly materiální přírůstky účastí oceněných ekvivalenční metodou navýšení kapitálu společnosti GMH o 1,7 mld. € v souvislosti s nabytím společnosti Europcar.

Z přírůstků ostatních majetkových účastí v daném účetním období připadá 0,7 mld. EUR především na nákup akcií společnosti XPeng.

Změny v konsolidačním celku se v případě účastí oceněných ekvivalenční metodou týkají především společného podniku Audi FAW NEV Co. v částce 0,3 mld. €. V předchozím účetním období se hlavní změny v konsolidačním celku v případě účastí oceněných ekvivalenční metodou týkaly především přidruženého podniku Brose Sitech Sp. z o.o., Polkowice/Poland v částce 0,3 mld. €.

Přírůstky ztrát ze snížení hodnoty účastí oceněných ekvivalenční metodou ve výši 0,4 mld. € připadají v účetním období převážně na přidružený podnik QuantumScape. V předchozím účetním období připadaly přírůstky ztrát ze snížení hodnoty účastí oceněných ekvivalenční metodou ve výši 1,9 mld. € převážně na společný podnik Argo AI.

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 -377 mil. € (2022 upraveno: 366 mil. € (viz zveřejnění podle IFRS 17)) a na přidružené podniky ve výši -12 mil. € (2022: -43 mil. €). Vztahují se zejména ke kurzovým rozdílům ve výši -288 mil. € (2022: 157 mil. €), přecenění penzijních plánů ve výši -3 mil. € (2022: 9 mil. €) a přecenění derivátů k zajištění peněžních toků ve výši -128 mil. € (2022: 143 mil. €).

16. Dlouhodobé a krátkodobé pohledávky z finančních služeb

mil. €	ÚČETNÍ HODNOTA			REÁLNÁ HODNOTA	ÚČETNÍ HODNOTA			REÁLNÁ HODNOTA
	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023	31.12.2023	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2022	31.12.2022
Pohledávky z finančních služeb								
Financování zákazníků	27 025	49 354	76 379	76 713	27 087	49 065	76 152	75 302
Financování prodejců	17 968	3 780	21 748	21 731	14 243	2 653	16 896	16 908
Přímé bankovníctví	361	22	382	387	338	17	356	359
	45 353	53 155	98 509	98 831	41 668	51 735	93 403	92 568
Splatné pohledávky z operativního leasingu	496	-	496	496	387	-	387	387
Pohledávky z finančního leasingu	20 532	41 318	61 850	61 720	19 493	35 209	54 702	53 748
	66 381	94 474	160 855	161 047	61 549	86 944	148 493	146 703

Pohledávky z finančního leasingu zahrnuté do pohledávek z finančních služeb ve výši 160,9 mld. € (2022: 148,5 mld. €) vzrostly o 293 mil. € (2022: pokles o 156 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 nemovitém věcem. Z pohledávek byla částka 957 mil. € (2022: 767 mil. €) poskytnuta jako kolaterál za finanční závazky a podmíněné závazky.

Pohledávky z financování prodejců obsahují částku ve výši 30 mil. € (2022: 15 mil. €), která se vztahuje k podnikům ve skupině, které nejsou zahrnuty do konsolidace.

17. Dlouhodobá a krátkodobá ostatní finanční aktiva

mil. €	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2022 ¹
Kladné reálné hodnoty derivátových finančních nástrojů	3 289	4 629	7 918	3 916	7 545	11 461
Pohledávky ze zápůjček, dlouhových cenných papírů, práv na podíl na zisku (bez úroků)	8 972	6 201	15 173	6 843	5 253	12 097
Jiná finanční aktiva	4 692	927	5 619	4 389	1 033	5 422
	16 953	11 757	28 710	15 148	13 832	28 980

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Ostatní finanční aktiva obsahují pohledávky za spřízněnými stranami ve výši 14,3 mld. € (2022: 11,8 mld. €). Ostatní finanční aktiva ve výši 90 mil. € (2022: 118 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. €	31.12.2023	31.12.2022
Transakce sloužící k zajištění proti:		
měnovým rizikům z aktiv prostřednictvím zajištění reálné hodnoty	28	50
měnovým rizikům ze závazků prostřednictvím zajištění reálné hodnoty	50	38
úrokovým rizikům prostřednictvím zajištění reálné hodnoty	364	868
úrokovým rizikům prostřednictvím zajištění peněžních toků	170	504
měnovým a cenovým rizikům z budoucích peněžních toků prostřednictvím zajištění peněžních toků	3 801	3 282
Zajišťovací transakce celkem	4 413	4 741
Aktiva z derivátů bez zajišťovacího vztahu	3 506	6 720
Celkem	7 918	11 461

V rámci zajištění portfolia jsou vykázány kladné reálné hodnoty ve výši 260 mil. € (2022: 822 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

mil. €	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2022 ¹
Ostatní daňové pohledávky	5 431	1 240	6 671	4 852	1 028	5 879
Jiné pohledávky	3 368	1 462	4 830	2 961	1 449	4 410
	8 799	2 702	11 501	7 813	2 477	10 290

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Jiné pohledávky obsahují aktiva sloužící k financování penzijních závazků ve výši 127 mil. € (2022: 70 mil. €). Dále jsou zde vykázána aktiva z držených zajišťovacích obchodů ve výši 35 mil. EUR (2022 upraveno: 38 mil. EUR (viz informace o IFRS 17)).

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. €	2023	2022
Podmíněné pohledávky z dlouhodobých smluv o zhotovení k 01.01.	212	306
Přírůstky a úbytky	136	-96
Změny opravných položek	-1	1
Kurzové rozdíly	0	2
Podmíněné pohledávky z dlouhodobých smluv o zhotovení k 31.12.	347	212

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 2023 nebyly aktivovány žádné náklady na získání smlouvy (2022: 81 mil. €). V účetním období roku 2023 byly aktivované náklady na získání smluv plně realizovány; v předchozím účetním období činily odpisy těchto aktivovaných nákladů na získání smluv 47 mil. €.

19. Daňové pohledávky

mil. €	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2022 ¹
Odložené daňové pohledávky	-	13 940	13 940	-	12 929	12 929
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	1 649	437	2 086	1 732	394	2 125
	1 649	14 377	16 025	1 732	13 323	15 054

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Z odložených daňových pohledávek připadá částka ve výši 7 867 mil. € (2022 upraveno: 7 016 mil. € (viz zveřejnění podle IFRS 17)) na rozdíly z vykázání a ocenění mezi IFRS a daňovou rozvahou, u nichž dojde během jednoho roku k převrácení.

20. Zásoby

mil. €	31.12.2023	31.12.2022
Suroviny, pomocné a provozovací látky	9 787	10 458
Nedokončená výroba	5 005	6 041
Hotové výrobky a zboží	30 994	29 466
Krátkodobá pronajatá aktiva	6 183	5 170
Poskytnuté zálohy	1 649	1 165
Zajišťovací transakce k zásobám	-16	-26
	53 601	52 274

Současně s vykázáním tržeb byly zásoby ve výši 234 mld. € (2022: 204 mld. €) zachyceny do nákladů na prodej. Náklady na tvorbu opravných položek (bez pronajatých aktiv) ve vykazovaném období činily 621 mil. € (2022: 582 mil. €). Jako kolaterál za závazky z předdůchodového modelu byla poskytnuta vozidla v hodnotě 236 mil. € (2022: 257 mil. €), která byla předmětem zajišťovacího převodu.

21. Obchodní pohledávky

mil. €	31.12.2023	31.12.2022 ¹
Obchodní pohledávky za		
třetími subjekty	18 340	14 785
neconsolidovanými dceřinými podniky	185	210
společnými podniky	3 234	3 451
přidruženými podniky	89	87
ostatními podniky, s nimiž je podnik spojen účasti	1	1
	21 849	18 534

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

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 1 264 mil. € (2022: 1 406 mil. €) byly poskytnuty jako kolaterál za finanční závazky a podmíněné závazky. Příjemci kolaterálu nenáleží originální právo na zcizení, resp. zastavení kolaterálu.

23. Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty

mil. €	31.12.2023	31.12.2022
Bankovní hotovost	43 158	28 685
Šeky, pokladní hotovost, směnky a prostředky splatné na požádání	291	487
	43 449	29 172

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. € (2022: 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 1 720 mil. € z nerozděleného zisku zbývá bilanční zisk ve výši 4 526 mil. €. Představenstvo a dozorčí rada navrhuji valné hromadě vyplátit z bilančního zisku dividendy v celkové výši 4 524 mil. €, což odpovídá částce 9,00 € na kmenovou akcii a částce 9,06 € na prioritní akcii. Nárok akcionářům vzniká teprve přijetím usnesení valné hromady.

V účetním období roku 2023 byla na základě rozhodnutí valné hromady společnosti Volkswagen AG ze dne 10. května 2023 vyplacena dividendy, původně ve výši 8,70 € na kmenovou akcii a 8,76 € na prioritní akcii. Na mimořádné valné hromadě společnosti Volkswagen AG dne 16. prosince 2022 bylo v souvislosti s IPO společnosti Porsche AG rozhodnuto o zvýšení dividendy na 19,06 € na kmenovou a prioritní akcii, která byla vyplacena v lednu 2023.

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 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 2023 existovaly nekontrolní podíly ve výši 14 218 mil. € (2022 upraveno: 12 952 mil. € (viz informace o IFRS 17)). Nekomolní podíly připadají především na skupinu Porsche AG Group (podrobnosti viz bod „Významné události“) a skupinu TRATON GROUP.

V následující tabulce jsou uvedeny souhrnné finanční informace skupiny Porsche AG Group, včetně úprav goodwillu a reálné hodnoty k datu akvizice:

mil. €	2023	2022 ²
Nekomolní podíly v % ¹	24,58	24,58
Nekomolní podíly	12 384	11 030
Dlouhodobá aktiva	63 261	60 383
Krátkodobá aktiva	20 040	20 154
Dlouhodobé závazky	19 420	18 249
Krátkodobé závazky	13 567	16 579
Tržby	40 530	37 637
Hospodářský výsledek po zdanění	5 128	4 934
Ostatní úplný výsledek po zdanění	-471	1 947
Dividendy vyplacené nekontrolním podílům	225	6
Hrubý peněžní tok	8 889	8 283
Změna pracovního kapitálu	-1 866	-1 168
Peněžní toky z provozní činnosti	7 023	7 114
Peněžní toky z investiční činnosti	-4 322	-4 104
Čistý peněžní tok	2 701	3 011

1 Procentní podíl zahrnuje pouze přímé nekontrolní podíly.

2 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

V následující tabulce jsou uvedeny souhrnné finanční informace skupiny TRATON GROUP, včetně úprav goodwillu a reálné hodnoty k datu akvizice:

mil. €	2023	2022
Nekontrolní podíly v % ¹	10,28	10,28
Nekontrolní podíly	1 553	1 442
Dlouhodobá aktiva	41 769	40 333
Krátkodobá aktiva	21 101	19 108
Dlouhodobé závazky	23 272	21 682
Krátkodobé závazky	22 373	22 636
Tržby	46 872	40 335
Hospodářský výsledek po zdanění	2 448	1 136
Ostatní úplný výsledek po zdanění	-25	10
Dividendy vyplacené nekontrolním podílům	36	26
Hrubý peněžní tok	5 263	4 042
Změna pracovního kapitálu	-2 680	-4 702
Peněžní toky z provozní činnosti	2 583	-660
Peněžní toky z investiční činnosti	-2 385	-1 916
Čistý peněžní tok	198	-2 576

1 Procentní podíl zahrnuje pouze přímé nekontrolní podíly.

25. Dlouhodobé a krátkodobé finanční závazky

mil. €	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2022
Dluhopisy	25 272	73 885	99 157	21 284	71 835	93 119
Dluhové cenné papíry	21 446	23 281	44 727	17 239	18 034	35 273
Závazky vůči bankám	25 769	15 288	41 057	18 840	23 266	42 105
Depozitní transakce	35 589	3 238	38 827	24 107	2 642	26 749
Zápůjčky a ostatní závazky	1 288	1 250	2 537	876	677	1 554
Závazky z leasingu	1 112	5 381	6 494	1 102	5 283	6 385
	110 476	122 323	232 799	83 448	121 737	205 185

26. Dlouhodobé a krátkodobé ostatní finanční závazky

mil. €	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023	krátkodobé ¹	dlouhodobé	31.12.2022 ¹
Záporná reálná hodnota derivátových finančních nástrojů	2 649	4 680	7 329	2 281	5 565	7 846
Úrokové závazky	1 256	281	1 537	837	215	1 052
Jiné finanční závazky	10 117	2 006	12 123	16 689	2 409	19 097
	14 022	6 968	20 990	19 807	8 188	27 995

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Z jiných krátkodobých finančních závazků se v předchozím účetním období částka 6 750 mil. € vztahovala k závazku vyplatit mimořádnou dividendu akcionářům společnosti Volkswagen AG v souvislosti s IPO společnosti Porsche AG (viz „Významné události“).

Záporné reálné hodnoty derivátových finančních nástrojů zahrnují:

mil. €	31.12.2023	31.12.2022
Transakce sloužící k zajištění proti:		
měnovým rizikům z aktiv prostřednictvím zajištění reálné hodnoty	30	12
měnovým rizikům ze závazků prostřednictvím zajištění reálné hodnoty	81	14
úrokovým rizikům prostřednictvím zajištění reálné hodnoty	1 793	2 596
úrokovým rizikům prostřednictvím zajištění peněžních toků	64	54
měnovým a cenovým rizikům z budoucích peněžních toků prostřednictvím zajištění peněžních toků	2 443	2 801
Zajišťovací transakce celkem	4 412	5 477
Závazky z derivátů bez zajišťovacího vztahu	2 918	2 369
Celkem	7 329	7 846

V rámci zajištění portfolia jsou vykázány záporné reálné hodnoty ve výši 110 mil. € (2022: 0 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

mil. €	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023	krátkodobé ¹	dlouhodobé ¹	31.12.2022 ¹
Přijaté zálohy na objednávky	10 446	7 001	17 447	9 579	6 301	15 880
Závazky						
z ostatních daní	3 930	219	4 149	3 544	159	3 703
ze sociálního zabezpečení	881	74	955	806	149	955
mzdové závazky	6 789	799	7 588	6 503	878	7 381
Jiné závazky	2 298	1 792	4 091	2 232	1 658	3 890
	24 345	9 885	34 230	22 665	9 144	31 810

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

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. €	2023	2022
Závazky z titulu přijatých záloh ze smluv se zákazníky k 01.01.	14 286	12 762
Přírůstky a úbytky	1 603	1 467
Změny v konsolidačním celku	6	-4
Klasifikace jako držená k prodeji	0	2
Kurzové rozdíly	-143	63
Závazky z titulu přijatých záloh ze smluv se zákazníky k 31.12.	15 752	14 286

28. Daňové závazky

mil. €	ÚČETNÍ HODNOTA			ÚČETNÍ HODNOTA		
	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2023	krátkodobé	dlouhodobé	31.12.2022 ¹
Odložené daňové závazky	-	9 781	9 781	-	10 736	10 736
Rezervy na daně ze zisku	1 663	4 287	5 950	2 586	4 320	6 906
Splatné daně ze zisku (závazky)	556	-	556	726	-	726
	2 219	14 068	16 287	3 312	15 056	18 368

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Z odložených daňových závazků připadá částka ve výši 717 mil. € (2022 upraveno: 780 mil. € (viz zveřejnění podle IFRS 17)) 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 2023 celkem 3 061 mil. € (2022: 2 846 mil. €). Z této částky byly v Německu uhrazeny příspěvky do zákonného důchodového pojištění ve výši 1 963 mil. € (2022: 1 854 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 2024 činí 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 2023 byla částka 40 mil. € (2022: 33 mil. €) vykázána jako náklady na zdravotní péči. Příslušná hodnota v rozvaze k 31. prosinci 2023 činí 550 mil. € (2022: 637 mil. €).

Plány definovaných požitků byly v rozvaze zachyceny v následujících částkách:

mil. €	31.12.2023	31.12.2022
Současná hodnota externě financovaných závazků	20 233	18 082
Reálná hodnota aktiv plánu	16 381	14 880
Status financování (saldo)	3 851	3 201
Současná hodnota závazků nefinancovaných prostřednictvím aktiv plánu	25 590	24 090
Částka nevykázaná jako aktivum vzhledem k omezení dle IAS 19	104	191
Čistý závazek vykázaný v rozvaze	29 546	27 483
z toho rezervy na penze	29 672	27 553
z toho ostatní aktiva	127	70

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 Německu, 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 fi-nancováno 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.

NĚMECKÉ 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 – „Richttafel n 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.

NĚMECKÉ 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 svěrenským 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 svěrenským 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 svěrenských 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 současně hodnoty garantovaného závazku jsou použity generační úmrtnostní tabulky – „Richttafel 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 svěreneckých 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		ZAHRAŇÍ	
	2023	2022	2023	2022
%				
Diskontní sazba k 31.12.	3,29	3,69	4,61	5,00
Trend vývoje mezd	3,39	3,23	3,77	4,41
Trend vývoje penzí	2,19	2,19	2,63	2,96
Míra fluktuace zaměstnanců	1,20	1,20	4,46	4,43
Roční nárůst nákladů na zdravotní péči	-	-	5,46	5,56

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 německých 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 bud' 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. €	2023	2022
Čistý závazek vykázáný v rozvaze k 01.01.	27 483	41 376
Náklady na běžné služby	1 270	2 086
Čisté úrokové náklady	1 007	546
Pojistněmatematické zisky (-)/ ztráty (+) - změny v demografických předpokladech	5	-13
Pojistněmatematické zisky (-)/ ztráty (+) - změny ve finančních předpokladech	2 637	-19 630
Pojistněmatematické zisky (-)/ ztráty (+) - změny na základě skutečností	-86	1 762
Výnosy (+)/náklady (-) z aktiv plánu nezahrnuté v úrokových výnosech	619	-3 017
Změna částky nevykázané jako aktivum vzhledem k omezení dle IAS 19	-93	85
Příspěvky zaměstnavatele do aktiv plánu	925	902
Příspěvky zaměstnanců do aktiv plánu	-22	-15
Výplata penzí z aktiv podniku	1 062	984
Náklady na minulé služby (včetně krácení plánu)	8	38
Zisky (-) nebo ztráty (+) z vypořádání z plánu	-22	-16
Změny v konsolidačním celku	0	-3
Klasifikace jako držená k prodeji	-	-
Ostatní změny	-50	105
Kurzové rozdíly z plánů v zahraničí	-27	2
Čistý závazek vykázáný v rozvaze k 31.12.	29 546	27 483

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. €	2023	2022
Současná hodnota závazků k 01.01.	42 172	58 555
Náklady na běžné služby	1 270	2 086
Odvíjení diskontu závazku	1 607	820
Pojistněmatematické zisky (-)/ ztráty (+) – změny v demografických předpokladech	5	-13
Pojistněmatematické zisky (-)/ ztráty (+) – změny ve finančních předpokladech	2 637	-19 630
Pojistněmatematické zisky (-)/ ztráty (+) – změny na základě skutečnosti	-86	1 762
Příspěvky zaměstnanců do aktiv plánu	33	25
Výplata penzí z aktiv podniku	1 062	984
Výplata penzí z aktiv plánu	552	549
Náklady na minulé služby (včetně krácení plánu)	8	38
Zisky (-) nebo ztráty (+) z vypořádání z plánu	-22	-16
Změny v konsolidačním celku	0	-3
Klasifikace jako držená k prodeji	-	-
Ostatní změny	-164	22
Kurzové rozdíly z plánů v zahraničí	-22	59
Současná hodnota závazků k 31.12.	45 823	42 172

Pojistněmatematické ztráty ze změn finančních předpokladů vyplývají zejména z vývoje diskontní sazby v Německu. V předchozím účetním období vedlo zvýšení diskontní sazby z 1,2 % na 3,7 % k pojistněmatematickým ziskům ve výši 19 588 mil. €, zatímco zvýšení trendu vývoje penzí z 1,7 % na 2,2 % mělo opačný účinek a snížilo pojistněmatematické zisky o 2 389 mil. €.

Změny v relevantních pojistněmatematických předpokladech by měly následující dopady na závazky z definovaných požitků:

		31.12.2023		31.12.2022	
Současná hodnota penzijního závazku za předpokladu		mil. €	Změna v %	mil. €	Změna v %
Diskontní sazba	o 0,5 procentního bodu vyšší	42 434	-7,40	39 172	-7,11
	o 0,5 procentního bodu nižší	49 704	8,47	45 599	8,13
Trend vývoje penzí	o 0,5 procentního bodu vyšší	47 744	4,19	43 926	4,16
	o 0,5 procentního bodu nižší	44 066	-3,83	40 585	-3,76
Trend vývoje mezd	o 0,5 procentního bodu vyšší	46 058	0,51	42 398	0,54
	o 0,5 procentního bodu nižší	45 611	-0,46	41 966	-0,49
Očekávaná doba dožití	o jeden rok delší	47 175	2,95	43 461	3,05

Prezentovaná analýza citlivosti zohledňuje změnu jednoho předpokladu, přičemž zbývající předpoklady zůstávají vůči původní kalkulaci nezměněny, což znamená, že eventuelní 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 (2022: 16 let).

Současná hodnota penzijního závazku z definovaných požitků se dělí mezi účastníky plánu následovně:

mil. €	2023	2022
Aktivní účastníci s nároky na penzi	23 408	21 054
Účastníci s nepodmíněnými nároky, kteří již nejsou zaměstnanci společnosti	2 463	2 270
Penzisté	19 951	18 848
	45 823	42 172

V následující tabulce je uveden přehled splatnosti plateb penzijního závazku z plánů definovaných požitků v členění současné hodnoty závazku podle splatnosti příslušných plateb:

mil. €	2023	2022
Platby splatné v následujícím účetním období	1 626	1 638
Platby splatné od dvou do pěti let	6 901	6 655
Platby splatné za více než pět let	37 296	33 879
	45 823	42 172

Vývoj aktiv plánu je znázorněn v následující tabulce:

mil. €	2023	2022
Reálná hodnota aktiv plánu k 01.01.	14 880	17 285
Úrokové výnosy z aktiv plánu s využitím diskontní sazby	600	274
Výnosy (+)/náklady (-) z aktiv plánu nezahrnuté v úrokových výnosech	619	-3 017
Příspěvky zaměstnavatele do aktiv plánu	925	902
Příspěvky zaměstnanců do aktiv plánu	10	9
Výplata penzí z aktiv plánu	552	550
Zisky (+) nebo ztráty (-) z vypořádání z plánu	-	-
Změny v konsolidačním celku	-	0
Klasifikace jako držená k prodeji	-	-
Ostatní změny	-113	-81
Kurzové rozdíly z plánů v zahraničí	11	57
Reálná hodnota aktiv plánu k 31.12.	16 381	14 880

Výsledkem investování aktiv plánu za účelem pokrytí budoucích penzijních závazků byly výnosy ve výši 1 219 mil. € (2022: náklady 2 742 mil. €).

V následujícím účetním období budou příspěvky zaměstnavatele do aktiv plánu činit předběžně 973 mil. € (2022: 901 mil. €).

Aktiva plánu jsou investována do následujících investičních kategorií:

mil. €	31.12.2023			31.12.2022		
	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	424	-	424	591	-	591
Kapitálové nástroje	324	-	324	278	-	278
Dluhové nástroje	531	4	536	518	5	523
Přímé investice do nemovitostí	-	224	224	0	193	193
Derivátové finanční nástroje	420	-5	415	444	29	473
Akciové fondy	5 217	2	5 219	4 593	1	4 594
Dluhopisové fondy	6 362	87	6 449	5 522	107	5 628
Nemovitostní fondy	512	24	536	617	30	647
Ostatní fondy	1 200	216	1 416	1 011	233	1 244
Ostatní	217	621	839	105	604	709

Aktiva plánu zahrnují investice do aktiv ve výši 16 mil. € (2022: 15 mil. €) a investice do dluhových nástrojů koncernu Volkswagen ve výši 4 mil. € (2022: 5 mil. €).

Ve výkazu zisku a ztráty byly vykázány následující částky:

mil. €	2023	2022
Náklady na běžné služby	1 270	2 086
Čistý úrok z čistého závazku z plánů definovaných požitků	1 007	546
Náklady na minulé služby (včetně krácení plánu)	8	38
Zisky (-) nebo ztráty (+) z vypořádání z plánu	-22	-16
Čisté náklady (+) a čisté výnosy (-) vykázané ve výkazu zisku a ztráty	2 263	2 654

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	Právní spory a právní rizika	Ostatní rezervy ¹	Celkem ¹
Stav k 01.01.2022	26 310	6 837	5 220	10 103	48 470
Kurzové rozdíly	208	18	83	127	435
Změny v konsolidačním celku	-1	12	-3	12	20
Klasifikace jako držená k prodeji	6	1	1	2	10
Čerpání	9 009	2 633	2 781	3 618	18 042
Tvorba	11 528	2 830	974	6 449	21 780
Odvíjení diskontu/změna diskontního faktoru	-465	-553	-53	-76	-1 146
Rozpuštění	2 518	194	394	2 523	5 629
Stav k 31.12.2022	26 046	6 314	3 045	10 473	45 878
z toho krátkodobé	12 396	3 073	1 181	7 946	24 596
z toho dlouhodobé	13 650	3 241	1 864	2 527	21 283
Stav k 01.01.2023	26 046	6 314	3 045	10 473	45 878
Kurzové rozdíly	-230	-31	-4	-93	-358
Změny v konsolidačním celku	-112	-7	1	-234	-352
Klasifikace jako držená k prodeji	-	-	-	-	-
Čerpání	10 047	2 432	673	5 076	18 229
Tvorba	13 833	2 719	508	5 519	22 578
Reklasifikace	196	-	-	-196	-
Odvíjení diskontu/změna diskontního faktoru	134	166	-1	-55	244
Rozpuštění	2 056	251	387	1 552	4 245
Stav k 31.12.2023	27 764	6 477	2 489	8 786	45 517
z toho krátkodobé	13 549	3 082	1 155	6 095	23 881
z toho dlouhodobé	14 214	3 396	1 335	2 691	21 636

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

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 zbývajících částí souvisejících 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.

Ostatní rezervy zahrnují dále rezervy na pojišťovací činnost ve výši 944 mil. € (2022 upraveno: 892 mil. € (viz informace o IFRS 17)).

31. Obchodní závazky

mil. €	31.12.2023	31.12.2022 ¹
Obchodní závazky vůči		
třetími subjekty	30 157	27 966
nekonsolidovanými dceřinými podniky	210	196
společnými podniky	204	227
přidruženými podniky	322	342
ostatními podniky, s nimiž je podnik spojen účastí	8	7
	30 901	28 738

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Obchodní závazky zahrnují částku 993 mil. € (2022: 403 mil. €), na kterou koncern Volkswagen uzavřel smlouvy o reverzním faktoringu.

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 507 mil. € (2022: 178 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 3,4 % (2022: 2,2 %).

33. IFRS 16 (Leasingy)

1. Účtování 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 LEASINGU OD 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
Požizovací 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
Přirůstky	1 285	10	276	1 571
Převody	-14	-	0	-14
Klasifikace jako držená k prodeji	-	-	-	-
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
Přirůstky odpisů	1 048	7	196	1 251
Přirůstky ztrát ze snížení hodnoty	0	-	-	0
Převody	-1	-	0	-1
Klasifikace jako držená k prodeji	-	-	-	-
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

VYKAZOVÁNÍ A VÝVOJ AKTIV Z PRÁVA K UŽÍVÁNÍ Z LEASINGU OD 1. LEDNA DO 31. PROSINCE 2022

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 01.01.2022	7 962	63	816	8 841
Kurzové rozdíly	-8	0	-3	-12
Změny v konsolidačním celku	51	-	1	52
Přírůstky	1 477	7	174	1 657
Převody	-32	-	-1	-32
Klasifikace jako držená k prodeji	7	-	-	7
Úbytky	685	7	75	768
Stav k 31.12.2022	8 758	62	911	9 731
Odpisy a ztráty ze snížení hodnoty				
Stav k 01.01.2022	2 332	34	289	2 656
Kurzové rozdíly	-10	0	-2	-12
Změny v konsolidačním celku	-1	-	0	-1
Přírůstky odpisů	1 000	7	179	1 185
Přírůstky ztrát ze snížení hodnoty	6	-	0	6
Převody	-3	-	0	-3
Klasifikace jako držená k prodeji	5	-	-	5
Úbytky	362	7	72	440
Zrušení ztrát ze snížení hodnoty	15	-	-	15
Stav k 31.12.2022	2 942	34	394	3 370
Čistá účetní hodnota k 31.12.2022	5 816	28	517	6 361

Z podnájmu aktiv z práva k užívání byly ve vykazovaném období realizovány výnosy ve výši 16 mil. € (2022: 17 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.

PŘÍRAZENÍ ZÁVAZKŮ Z LEASINGU K PŘÍSLUŠNÝM AKTIVŮM NEBO ZÁVAZKŮM

mil. €	31.12.2023	31.12.2022
Dlouhodobé finanční závazky	5 381	5 283
Krátkodobé finanční závazky	1 112	1 102
Účetní hodnota finančních závazků	6 494	6 385

ANALÝZA SPLATNOSTI NEDISKONTOVANÝCH ZÁVAZKŮ Z LEASINGU

mil. €	ZBÝVAJÍCÍ SMLUVNÍ SPLATNOST			Celkem
	do 1 roku	1 až 5 let	více než 5 let	
Závazky z leasingu k 31.12.2023	1 339	3 804	2 779	7 921
Závazky z leasingu k 31.12.2022	1 290	3 544	2 813	7 647

Úrokové náklady ze závazků z leasingu činily ve vykazovaném období 233 mil. € (2022: 168 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 294 mil. € (2022: 265 mil. €). Tato částka nezahrnuje náklady na krátkodobé leasingy, které ve vykazovaném období činily 262 mil. € (2022: 234 mil. €). Variabilní leasingové náklady nezahrnuté do ocenění leasingových závazků činily ve vykazovaném období 21 mil. € (2022: 19 mil. €).

Celkový peněžní odtok na leasingy v postavení nájemce činil ve vykazovaném období 1 986 mil. € (2022: 1 832 mil. €).

V následující tabulce je uveden přehled potenciálních budoucích peněžních odtoků, které nebyly zahrnuty do ocenění závazků z leasingu:

mil. €	2023	2022
Potenciální peněžní odtoky na základě:		
variabilní leasingové platby	32	44
opcí na prodloužení	3 408	3 513
opcí na ukončení	23	3
závazků z dosud nezahájených leasingů (smluvní závazek)	323	249
	3 788	3 809

Neočekávají se významné peněžní odtoky na základě záruk zbytkové hodnoty.

2. Účtování 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 64 726 mil. € (2022: 59 990 mil. €). Na investiční nemovitý majetek připadá 632 mil. € (2022: 610 mil. €), aktiva vykazovaná samostatně v rozvaze jako pronajatá aktiva činí 64 094 mil. € (2022: 59 380 mil. €). Pronajatá aktiva zahrnují především vozidla ve výši 64 059 mil. € (2022: 59 263 mil. €), pozemky, pozemková práva a budovy, včetně budov na pozemcích třetích stran, ve výši 35 mil. € (2022: 109 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 31.12.2023

mil. €	2024	2025	2026	2027	2028	od roku 2029	Celkem
Leasingové platby	9 731	6 622	4 378	1 636	583	239	23 189

ZVEŘEJNĚNÍ K 31.12.2022

mil. €	2023	2024	2025	2026	2027	od roku 2028	Celkem
Leasingové platby	8 615	5 851	3 441	1 368	464	262	20 001

STRUKTURA VÝNOSŮ Z OPERATIVNÍHO LEASINGU

mil. €	2023	2022
Výnosy z leasingů	15 343	14 600
Výnosy týkající se variabilních leasingových plateb	0	1
Celkem	15 343	14 600

2.2 Finanční leasingy

Úrokové výnosy z čisté investice do leasingů činily ve vykazovaném období 3,3 mld. € (2022: 2,6 mld. €). Dále byly vykázány zisky z prodeje finančních leasingů ve výši 1,6 mld. € (2022: 1,2 mld. €).

Následující tabulka obsahuje sesouhlasení pohledávek z leasingových plateb s čistou finanční investicí do leasingu:

mil. €	31.12.2023	31.12.2022
Nediskontované leasingové platby	65 979	57 501
Nezaručená zbytková hodnota	3 499	3 466
Nerealizovaný úrokový výnos	-6 667	-4 497
Opravná položka k pohledávkám z leasingu	-1 223	-1 611
Čistá finanční investice	61 588	54 858

Z očekávaných, nesplacených, nediskontovaných leasingových plateb ve finančním leasingu se v příštích letech očekávají následující peněžní příjmy:

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

ZVEŘEJNĚNÍ K 31.12.2022

mil. €	2023	2024	2025	2026	2027	od roku 2028	Celkem
Leasingové platby	21 172	15 055	12 381	7 588	848	457	57 501

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. €	31.12.2023	31.12.2022 ¹
Finanční aktiva v reálné hodnotě vykázané do zisku nebo ztráty	27 325	28 185
Finanční aktiva v reálné hodnotě vykázané v ostatním úplném výsledku (dluhové nástroje)	4 406	4 224
Finanční aktiva v reálné hodnotě vykázané v ostatním úplném výsledku (kapitálové nástroje)	910	277
Finanční aktiva v naběhlé hodnotě	183 469	170 220
z toho klasifikované jako držené k prodeji	76	570
Finanční závazky v reálné hodnotě vykázané do zisku nebo ztráty	2 935	2 522
Finanční závazky v naběhlé hodnotě	270 883	247 553
z toho klasifikované jako držené k prodeji	15	132

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

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 31.12.2023

	OCENĚNÍ RE- ÁLNOU HOD- NOTOU	OCENĚNÍ V NABĚHLÉ HOD- NOTĚ	DERIVÁTOVÉ FI- NANČNÍ NÁ- STROJE V ZAJIŠ- ŤOVACÍCH VZTA- ZÍCH	NEZAŘAZENY DO OCEŇOVACÍ KATEGORIE	POLOŽKA ROZ- VAHY K 31.12.2023
mil. €	Účetní hodnota	Účetní hodnota	Reálná hod- nota	Účetní hodnota	Účetní hodnota
Dlouhodobá aktiva					
Účasti oceněné ekvivalenční metodou	-	-	-	-	12 239
Ostatní účasti	1 150	-	-	-	3 281
Pohledávky z finančních služeb	89	53 066	53 389	-	41 318
Ostatní finanční aktiva	3 007	5 847	5 923	2 903	-
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	-	-	-	-	437
Krátkodobá aktiva					
Obchodní pohledávky	0	21 849	21 849	-	0
Pohledávky z finančních služeb	19	45 335	45 335	-	21 028
Ostatní finanční aktiva	1 927	13 517	13 517	1 509	-
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	-	8	8	-	1 641
Cenné papíry a termínované vklady	26 450	322	322	-	-
Peněžní prostředky a peněžní ekviva- lenty	-	43 449	43 449	-	-
Aktiva držaná k prodeji	-	76	76	-	114
Dlouhodobé závazky					
Finanční závazky	-	116 941	116 782	-	5 381
Ostatní finanční závazky	1 641	2 287	2 269	3 040	-
Krátkodobé závazky					
Finanční závazky	-	109 363	109 363	-	1 112
Obchodní závazky	-	30 901	30 901	-	-
Ostatní finanční závazky	1 294	11 356	11 356	1 372	-
Splatné daně ze zisku (závazky)	-	18	18	-	537
Závazky související s aktivy drženy k prodeji	-	15	15	-	16

SESOUHLASENÍ AKTIV NEBO ZÁVAZKŮ A TŘÍD FINANČNÍCH NÁSTROJŮ K 31.12.2022¹

	OCENĚNÍ RE- ÁLNOU HOD- NOTOU	OCENĚNÍ V NABĚHLÉ HOD- NOTĚ	DERIVÁTOVÉ FI- NANČNÍ NÁ- STROJE V ZAJIŠ- ŤOVACÍCH VZTA- ZÍCH	NEZAŘAZENY DO OCEŇOVACÍ KATEGORIE	POLOŽKA ROZ- VAHY K 31.12.2021
mil. €	Účetní hodnota	Účetní hodnota	Reálná hod- nota	Účetní hodnota	Účetní hodnota
Dlouhodobá aktiva					
Účasti oceněné ekvivalenční metodou	-	-	-	-	12 668
Ostatní účasti	342	-	-	-	3 489
Pohledávky z finančních služeb	178	51 557	50 721	-	86 944
Ostatní finanční aktiva	4 735	5 626	5 532	3 471	13 832
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	-	-	-	-	394
Krátkodobá aktiva					
Obchodní pohledávky	1	18 533	18 533	-	18 534
Pohledávky z finančních služeb	24	41 644	41 644	-	61 549
Ostatní finanční aktiva	2 845	11 032	11 032	1 270	15 148
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	-	10	10	-	1 732
Cenné papíry a termínované vklady	24 560	12 646	12 646	-	37 206
Peněžní prostředky a peněžní ekviva- lenty	-	29 172	29 172	-	29 172
Aktiva držena k prodeji	-	570	570	-	733
Dlouhodobé závazky					
Finanční závazky	-	116 455	112 101	-	121 737
Ostatní finanční závazky	1 518	2 623	2 502	4 047	8 188
Krátkodobé závazky					
Finanční závazky	-	82 346	82 346	-	83 448
Obchodní závazky	-	28 738	28 738	-	28 738
Ostatní finanční závazky	1 004	17 372	17 372	1 430	19 807
Splatné daně ze zisku (závazky)	-	17	17	-	726
Závazky související s aktivy drženy k prodeji	-	132	132	-	158

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

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 62,3 mld. € (2022: 55,1 mld. €) a reálná hodnota činila 62,2 mld. € (2022: 54,1 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. €	31.12.2023	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

mil. €	31.12.2022	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3
Dlouhodobá aktiva				
Ostatní účasti	342	91	0	251
Pohledávky z finančních služeb	178	-	-	178
Ostatní finanční aktiva	4 735	-	2 571	2 165
Krátkodobá aktiva				
Obchodní pohledávky	1	-	-	1
Pohledávky z finančních služeb	24	-	-	24
Ostatní finanční aktiva	2 845	-	2 283	562
Cenné papíry a termínované vklady	24 560	24 487	73	-
Dlouhodobé závazky				
Ostatní finanční závazky	1 518	-	1 439	79
Krátkodobé závazky				
Ostatní finanční závazky	1 004	-	982	23

REÁLNÁ HODNOTA FINANČNÍ AKTIV A ZÁVAZKŮ OCENĚNÝCH V NABĚHLÉ HODNOTĚ PODLE ÚROVNÍ

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 držena 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 drženy k prodeji	15	-	15	-
Reálná hodnota finančních závazků oceněných v naběhlé hodnotě	270 705	49 806	219 233	1 666

mil. €	31.12.2022 ¹	Úroveň 1 ¹	Úroveň 2 ¹	Úroveň 3
Reálná hodnota finanční aktiv oceněných v naběhlé hodnotě				
Pohledávky z finančních služeb	92 366	-	-	92 366
Obchodní pohledávky	18 533	-	18 533	-
Ostatní finanční aktiva	16 564	605	5 379	10 580
Splatné daně ze zisku (pohledávky)	10	-	10	-
Cenné papíry a termínované vklady	12 646	84	12 562	-
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	29 172	29 172	-	-
Aktiva držena k prodeji	570	557	13	-
Reálná hodnota finanční aktiv oceněných v naběhlé hodnotě	169 861	30 418	36 498	102 945
Reálná hodnota finančních závazků oceněných v naběhlé hodnotě				
Obchodní závazky	28 738	-	28 738	-
Finanční závazky	194 447	47 343	145 444	1 660
Ostatní finanční závazky	19 874	592	18 840	442
Splatné daně ze zisku (závazky)	17	-	17	-
Závazky související s aktivy drženy k prodeji	132	132	-	-
Reálná hodnota finančních závazků oceněných v naběhlé hodnotě	243 208	48 067	193 039	2 102

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

DERIVÁTOVÉ FINANČNÍ NÁSTROJE V ZAJIŠŤOVACÍCH VZTAZÍCH PODLE ÚROVNÍ

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	-

mil. €	31.12.2022	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3
Dlouhodobá aktiva				
Ostatní finanční aktiva	3 471	-	3 471	-
Krátkodobá aktiva				
Ostatní finanční aktiva	1 270	-	1 270	-
Dlouhodobé závazky				
Ostatní finanční závazky	4 047	-	4 047	-
Krátkodobé závazky				
Ostatní finanční závazky	1 430	-	1 430	-

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 01.01.2023	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
Čisté ostatní provozní náklady/výnosy	-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

mil. €	Finanční aktiva v reálné hodnotě	Finanční závazky v reálné hodnotě
Stav k 01.01.2022	2 119	303
Kurzové rozdíly	53	-6
Změny v konsolidačním celku	0	-
Úplný výsledek celkem	2 027	-127
vykázaný ve výkazu zisku a ztráty	1 999	-127
vykázaný v ostatním úplném výsledku	28	-
Přírůstky (Nákupy)	167	-
Realizace	-601	-46
Reklasifikace do úrovně 1	0	-
Reklasifikace do úrovně 2	-584	-22
Stav k 31.12.2022	3 181	102
Výsledky vykázané ve výkazu zisku a ztráty	1 999	127
Ostatní provozní výsledek	1 962	127
z toho připadá na aktiva/závazky držené k rozvahovému dni ¹	1 651	24
Finanční výsledek	36	-
z toho připadá na aktiva/závazky držené k rozvahovému dni	12	-

1 Upravené údaje za předchozí účetní období.

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 zbývajícím 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 termínovaných obchodů zařazených do úrovně 3 byly k 31. prosinci 2023 o 10 % vyšší (nižší), byl by hospodářský výsledek po zdanění o 217 mil. € (2022: 291 mil. €) vyšší (nižší). Žádné jiné významné dopady na vlastní kapitál by nenastaly.

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 2023 o 10 % vyšší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 2 mil. € (2022: 8 mil. €) vyšší. Jestliže by uvažované hodnoty podniku byly k 31. prosinci 2023 o 10 % nižší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 2 mil. € (2022: 8 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 2023 o 10 % vyšší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 491 mil. € (2022: 470 mil. €) vyšší. Jestliže by ceny ojetých vozidel pro vozidla zahrnutá do modelu zajištění zbytkové hodnoty byly k 31. prosinci 2023 o 10 % nižší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 522 mil. € (2022: 504 mil. €) nižší.

Jestliže by rizikově upravené úrokové sazby pohledávek oceněných reálnou hodnotou byly k 31. prosinci 2023 o 100 bazických bodů vyšší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 1 mil. € (2022: 7 mil. €) nižší. Jestliže by rizikově upravené úrokové sazby byly k 31. prosinci 2023 o 100 bazických bodů nižší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 3 mil. € (2022: 4 mil. €) vyšší.

Jestliže by při programech financování vozidel byla odpovídající cena vozidla k 31. prosinci 2023 o 10 % vyšší, výsledek po zdanění by byl o 10 mil. € (2022: 6 mil. €) vyšší. Jestliže by při programech financování vozidel byla odpovídající cena vozidla k 31. prosinci 2023 o 10 % nižší, výsledek po zdanění by byl o 10 mil. € (2022: 6 mil. €) nižší.

Jestliže by výkonnost účastí oceněných reálnou hodnotou byla k 31. prosinci 2023 o 10 % vyšší, byl by vlastní kapitál o 11 mil. € (2022: 9 mil. €) a hospodářský výsledek po zdanění o 12 mil. € (2022: 5 mil. €) vyšší. Jestliže by výkonnost účastí oceněných reálnou hodnotou byla o 10 % nižší, byly by vlastní kapitál o 11 mil. € (2022: 9 mil. €) a hospodářský výsledek po zdanění o 30 mil. € (2022: 5 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.

mil. €	Hrubá částka vykázaných finančních aktiv	Hrubá částka vykázaných finančních závazků, které se v rozvaze kompenzují	Čistá částka finančních aktiv vykázaných v rozvaze	ČÁSTKY, KTERÉ SE V ROZVAZE NE-KOMPENZUJÍ		Čistá částka k 31.12.2023
				Finanční nástroje	Přijaté kolaterály	
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

mil. €	Hrubá částka vykázaných finančních aktiv ¹	Hrubá částka vykázaných finančních závazků, které se v rozvaze kompenzují	Čistá částka finančních aktiv vykázaných v rozvaze ¹	ČÁSTKY, KTERÉ SE V ROZVAZE NE-KOMPENZUJÍ		Čistá částka k 31.12.2022 ¹
				Finanční nástroje	Přijaté kolaterály	
Derivátové finanční nástroje	11 497	-36	11 461	-4 523	-37	6 901
Pohledávky z finančních služeb	149 090	-597	148 493	-	-81	148 412
Obchodní pohledávky	18 573	-39	18 534	0	-	18 534
Cenné papíry a termínované vklady	37 206	-	37 206	-	-	37 206
Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	29 172	-	29 172	-	-	29 172
Ostatní finanční aktiva	17 998	-127	17 871	0	-	17 871

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Ostatní finanční aktiva zahrnují pohledávky z přefakturace daní ve výši 8 mil. € (2022: 10 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 NE-KOMPENZUJÍ		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

mil. €	Hrubá částka vykázaných finančních závazků ¹	Hrubá částka vykázaných finančních aktiv, které se v rozvaze kompenzují	Čistá částka finančních závazků vykázaná v rozvaze ¹	ČÁSTKY, KTERÉ SE V ROZVAZE NE-KOMPENZUJÍ		Čistá částka k 31.12.2022 ¹
				Finanční nástroje	Poskytnuté kolaterály	
Derivátové finanční nástroje	8 009	-163	7 846	-4 523	-	3 323
Finanční závazky	205 185	-	205 185	-	-3 225	201 960
Obchodní závazky	28 777	-39	28 738	0	-	28 738
Ostatní finanční závazky	20 763	-597	20 166	-	-	20 166

1. Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

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. € (2022: 17 mil. €).

Transakce s cennými papíry zajištěnými aktivy (ABS)

Transakce ve výši 34,3 mld. € (2022: 28,0 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 42,4 mld. € (2022: 34,6 mld. €). V rámci transakcí s cennými papíry zajištěnými aktivy byly poskytnuty kolaterály v celkové výši 66,9 mld. € (2022: 53,1 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 2023 činila reálná hodnota postoupených a dále vykazovaných pohledávek 41,3 mld. € (2022: 32,8 mld. €). Reálná hodnota souvisejících závazků činila k rozvahovému dni 34,0 mld. € (2022: 27,5 mld. €).

Skupina společnosti Volkswagen Bank GmbH 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. €	2023	2022 ¹
Finanční nástroje v reálné hodnotě vykázané do zisku nebo ztráty	-1 323	3 024
Finanční aktiva v naběhlé hodnotě	6 891	5 771
Finanční aktiva v reálné hodnotě vykázané v ostatním úplném výsledku (dluhové nástroje)	30	10
Finanční závazky v naběhlé hodnotě	-9 186	-4 888
	-3 588	3 917

1. Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

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. €	2023	2022
Finanční aktiva a závazky v naběhlé hodnotě		
Úrokové výnosy	11 737	8 199
Úrokové náklady	9 442	4 705
Finanční aktiva (dluhové nástroje) v reálné hodnotě vykázané v ostatním úplném výsledku		
Úrokové výnosy	28	12
Úrokové náklady	3	0

ZISKY A ZTRÁTY Z ODÚČTOVÁNÍ FINANČNÍCH AKTIV V NABĚHLÉ HODNOTĚ

mil. €	2023	2022
Zisky z odúčtování finančních aktiv oceněných naběhlou hodnotou	990	1 189
Ztráty z odúčtování finančních aktiv oceněných naběhlou hodnotou	-1 390	-1 006
	-400	182

Ve vykazovaném období byly 3 mil. € (2022: 2 mil. €) vykázány jako náklad a 30 mil. € (2022: 23 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 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 12 567 mil. € (2022: 8 504 mil. €) a zaplacené úroky ve výši 7 011 mil. € (2022: 3 274 mil. €). Peněžní tok z provozní činnosti dále zahrnuje platby dividend ve výši 2 450 mil. € (2022: 2 781 mil. €) od společných podniků a přidružených podniků snížené o srážkovou daň.

Akcionářům společnosti Volkswagen AG byly vyplaceny dividendy ve výši 10 897 mil. € (2022: 3 772 mil. €).

mil. €	31.12.2023	31.12.2022
Stav peněz a peněžních ekvivalentů dle rozvahy	43 449	29 172
Peněžní prostředky klasifikované jako držené k prodeji	73	566
Stav peněz a peněžních ekvivalentů dle výkazu o peněžních tocích	43 522	29 738

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:

mil. €	01.01.2023	Peněžní změny	Kurzové rozdíly	NEPENĚŽNÍ TRANSAKCE			31.12.2023
				Změny v konsoli- dačním celku	Klasifikace jako držená k prodeji	Ostatní změny	
Dluhopisy	93 119	5 158	-304	-	-	1 183	99 157
Ostatní výpůjčky	105 808	22 812	-855	626	-112	-1 116	127 162
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.

mil. €	Stav k 01.01.202 2	Peněžní změny	Kurzové rozdíly	NEPENĚŽNÍ TRANSAKCE			31.12.2022
				Změny v konsoli- dačním celku	Klasifikace jako držená k prodeji	Ostatní změny	
Dluhopisy	98 038	-1 762	-265	-	-	-2 892	93 119
Ostatní výpůjčky	105 929	-4 210	174	842	-10	3 082	105 808
Závazky z finančního leasingu ¹	6 245	-1 248	14	50	-2	1 325	6 385
Konečný stav výpůjček	210 213	-7 220	-78	892	-11	1 516	205 312
Ostatní finanční aktiva a závazky	-21	-156	19	0	-	97	-61
Finanční aktiva a závazky ve finanční činnosti	210 192	-7 376	-59	892	-11	1 613	205 250

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 v oblasti finančních nástrojů odpovídá koncernový útvar Treasury. 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 1,3 mld. € (2022: 1,1 mld. €). Za aktiva oceněná v reálné hodnotě vykázané do zisku nebo ztráty existují kolaterály ve výši 6 mil. € (2022 upraveno: 34 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 založeným 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. V celkovém srovnání s německým veřejnoprávním bankovním sektorem došlo k mírné změně poměrů ohledně koncentrace pozic úvěrového rizika a rizika selhání vyplývajících z celokoncernových peněžních a kapitálových investic a derivátů: Podíl sektoru činil na konci roku 2023 9,3 % oproti 6,0 % na konci roku 2022. 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.

Expozice vůči úvěrovému riziku a riziku selhání na konci roku 2023 činila pro Německo 18,1 % ve srovnání s 15,2 % na konci roku 2022 a pro Čínu 17,5 % ve srovnání s 14,0 % na konci roku 2022. V jednotlivých zemích nedošlo k dalším významným koncentracím expozice vůči úvěrovému riziku a riziku selhání.

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 s významným prvkem financování 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 01.01.2023	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 HRUBÝCH ÚČETNÍCH HODNOT FINANČNÍCH AKTIV OCENĚNÝCH V NABĚHLÉ HODNOTĚ¹

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Zjednodu- šený přístup	Úroveň 4	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2022	115 232	23 918	1 978	19 589	404	161 121
Kurzové rozdíly	454	268	49	38	3	811
Změny v konsolidačním celku	203	4	15	206	-	428
Změny	24 875	-13 174	-634	916	-38	11 945
Modifikace	2	0	0	0	-1	0
Převod na						
úroveň 1	3 163	-3 116	-47	-	-	0
úroveň 2	-4 707	4 794	-87	-	-	0
úroveň 3	-532	-264	796	-	-	0
Klasifikace jako držená k prodeji	-742	-7	-6	-2	-	-757
Čistá účetní hodnota k 31.12.2022	137 947	12 423	2 063	20 746	368	173 548

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

ZMĚNY STAVU OPRAVNÝCH POLOŽEK K FINANČNÍM AKTIVŮM OCENĚNÝM V NABĚHLÉ HODNOTĚ¹

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Zjednodu- šený přístup	Úroveň 4	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2022	828	675	1 212	492	49	3 257
Kurzové rozdíly	10	17	35	8	2	71
Změny v konsolidačním celku	10	-	-	-17	-	-7
Nově vzniklá / nakoupená finanční aktiva (přirůstky)	557	-	-	225	10	793
Ostatní změny v rámci jedné úrovně	53	41	90	6	-27	162
Převod na						
úroveň 1	37	-109	-34	-	-	-106
úroveň 2	-89	296	-51	-	-	156
úroveň 3	-138	-53	458	-	-	267
Finanční nástroje odúčtované v průběhu období (úbytky)	-232	-131	-205	-152	-5	-724
Čerpání	-	-	-373	-47	-11	-431
Změny modelů nebo parametrů rizika	23	11	8	4	9	54
Klasifikace jako držená k prodeji	-156	-7	-5	0	-	-168
Čistá účetní hodnota k 31.12.2022	904	740	1 134	519	26	3 323

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

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 ÚVĚROVÝCH EXPOZIC VE VZTAHU K FINANČNÍM ZÁRUKÁM A ÚVĚROVÝM PŘÍSLIBŮM

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Úroveň 4	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2022	12 032	3 858	312	228	16 430
Kurzové rozdíly	-54	-54	0	1	-107
Změny v konsolidačním celku	-108	-	-	-	-108
Změny	-1 862	-314	-3	-7	-2 186
Modifikace	-	-	-	-	-
Převod na					
úroveň 1	92	-92	0	-	0
úroveň 2	-136	137	-1	-	0
úroveň 3	-5	-6	10	-	-
Čistá účetní hodnota k 31.12.2022	9 960	3 529	318	222	14 029

ZMĚNY STAVU OPRAVNÝCH POLOŽEK K FINANČNÍM ZÁRUKÁM A ÚVĚROVÝM PŘÍSLIBŮM

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Úroveň 4	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2022	43	20	20	7	90
Kurzové rozdíly	1	0	0	0	1
Změny v konsolidačním celku	0	-	-	-	0
Nově vzniklá / nakoupená finanční aktiva (přírůstky)	14	-	-	0	14
Ostatní změny v rámci jedné úrovně	2	0	0	26	28
Převod na					
úroveň 1	0	-2	0	-	-1
úroveň 2	-1	1	-	-	1
úroveň 3	0	0	3	-	3
Finanční nástroje odúčtované v průběhu období (úbytky)	-24	-2	-1	0	-27
Čerpání	-	-	0	0	0
Změny modelů nebo parametrů rizika	-1	0	0	-	-1
Čistá účetní hodnota k 31.12.2022	34	19	23	32	108

ZMĚNY STAVU HRUBÝCH ÚČETNÍCH HODNOT POHLEDÁVEK Z LEASINGU A SMLUVNÍCH AKTIV

mil. €	ZJEDNODUŠENÝ PŘÍSTUP	
	2023	2022
Účetní hodnota k 01.01.	57 015	55 515
Kurzové rozdíly	374	-889
Změny v konsolidačním celku	-232	294
Změny	6 869	2 240
Modifikace	8	3
Klasifikace jako držená k prodeji	-	-149
Účetní hodnota k 31.12.	64 035	57 015

ZMĚNY STAVU OPRAVNÝCH POLOŽEK K POHLEDÁVKÁM Z LEASINGU A SMLUVNÍM AKTIVŮM

mil. €	ZJEDNODUŠENÝ PŘÍSTUP	
	2023	2022
Účetní hodnota k 01.01.	1 713	1 297
Kurzové rozdíly	17	-4
Změny v konsolidačním celku	-162	5
Nově vzniklá / nakoupená finanční aktiva (přírůstky)	510	611
Ostatní změny	-224	307
Finanční nástroje odúčtované v průběhu období (úbytky)	-400	-297
Čerpání	-82	-71
Změny modelů nebo parametrů rizika	-32	14
Klasifikace jako držená k prodeji	-	-149
Účetní hodnota k 31.12.	1 341	1 713

ZMĚNA STAVU HRUBÝCH ÚČETNÍCH HODNOT AKTIV OCENĚNÝCH REÁLNOU HODNOTOU

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Zjednodu- šený 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

ZMĚNA STAVU HRUBÝCH ÚČETNÍCH HODNOT AKTIV OCENĚNÝCH REÁLNOU HODNOTOU

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Zjednodu- šený přístup	Úroveň 4	Bez opravné položky	Celkem
Účetní hodnota k 01.01.2022	2 795	1 931	-	-	-	23 668	28 394
Kurzové rozdíly	18	-	-	-	-	73	91
Změny v konsolidačním celku	-	-	-	-	-	0	0
Změny	-438	-68	-	-	-	4 715	4 209
Modifikace	-	-	-	-	-	-	-
Převod na							
úroveň 1	-	-	-	-	-	-	-
úroveň 2	-905	905	-	-	-	-	-
úroveň 3	-	-	-	-	-	-	-
Čistá účetní hodnota k 31.12.2022	1 470	2 768	-	-	-	28 456	32 694

Opravná položka k aktivům oceněným reálnou hodnotou v úrovni 1 vzrostla o 6 mil. € (2022: 0 mil. €) v účetním období roku 2023 a v úrovni 2 poklesla o 2 mil. € (2022: nárůst o 1 mil. €), což vedlo ke konečnému zůstatku

12 mil. € (2022: 8 mil. €). Z této částky připadají 10 mil. € na úroveň 1 (2022: 4 mil. €) a 3 mil. € na úroveň 2 (2022: 4 mil. €).

Smluvně neuhrazená částka v běžném roce odepsaných finančních aktiv, která jsou stále předmětem exekučního řízení, činí 270 mil. € (2022: 304 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 315 mil. € (2022: 548 mil. €). Ve vykazovaném období v důsledku modifikací smluv činily čisté výnosy/čisté náklady –1 mil. € (2022: –2 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 81 mil. € (2022: 324 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. €	31.12.2023	31.12.2022 ¹
Finanční aktiva v reálné hodnotě	4 413	4 230
Finanční aktiva v naběhlé hodnotě	183 392	170 220
Finanční záruky a úvěrové přísliby	13 044	13 921
Nezařazeny do oceňovací kategorie	62 346	55 090
Celkem	263 196	243 460

1. Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

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 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

HRUBÁ ÚČETNÍ HODNOTA FINANČNÍCH AKTIV PODLE RATINGOVÝCH STUPŇŮ K 31. PROSINCI 2022¹

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Zjednodušený přístup	Úroveň 4
Riziko selhání ratingový stupeň 1 (pohledávky bez úvěrového rizika – standardní úvěry)	137 035	10 549	–	74 500	103
Riziko selhání ratingový stupeň 2 (pohledávky s úvěrovým rizikem – intenzivnější správa úvěrů)	2 382	4 642	–	2 150	44
Riziko selhání ratingový stupeň 3 (pohledávky v selhání – vypovězené a nesplácené úvěry)	–	–	2 063	1 112	221
Celkem	139 417	15 191	2 063	77 762	368

1. Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Následující tabulka obsahuje přehled expozic rizika selhání u finančních záruk a úvěrových příslibů:

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

RIZIKO SELHÁNÍ U FINANČNÍCH ZÁRUK A ÚVĚROVÝCH PŘÍSLIBŮ K 31. PROSINCI 2022

mil. €	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3	Úroveň 4
Riziko selhání ratingový stupeň 1 (pohledávky bez úvěrového rizika – standardní úvěry)	9 850	2 856	–	87
Riziko selhání ratingový stupeň 2 (pohledávky s úvěrovým rizikem – intenzivnější správa úvěrů)	110	673	–	9
Riziko selhání ratingový stupeň 3 (pohledávky v selhání – vypovězené a nesplácené úvěry)	–	–	318	126
Celkem	9 960	3 529	318	222

Kolaterály přijaté za finanční aktiva ve vykazovaném účetním období byly uznány ve výši 303 mil. € (2022: 205 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 2023 činil 31,3 mld. € (2022: 27,3 mld. €), z toho bylo čerpáno 0,4 mld. € (2022: 1,0 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 výrazně vzrostlo v důsledku postupného oslabování argentinského pesa, zejména v prosinci 2023. Nelze vyloučit, že měna bude v účetním období 2024 dále oslabovat.

V následujícím přehledu jsou uvedeny nediskontované smluvně sjednané peněžní odtoky z finančních nástrojů:

ANALÝZA SPLATNOSTI NEDISKONTOVANÝCH PENĚŽNÍCH ODTOKŮ Z FINANČNÍCH NÁSTROJŮ

mil. €	ZBÝVAJÍCÍ SMLUVNÍ SPLATNOST			2023	ZBÝVAJÍCÍ SMLUVNÍ SPLATNOST			2022 ¹
	do 1 roku	1 až 5 let	více než 5 let		do 1 roku ¹	1 až 5 let	více než 5 let	
Finanční závazky	116 805	111 952	23 572	252 328	86 834	108 078	24 942	219 854
Obchodní závazky	30 890	11	1	30 901	28 721	16	0	28 738
Ostatní finanční závazky	11 374	2 135	107	13 616	17 532	2 479	125	20 136
Derivátové finanční nástroje	81 487	88 276	10 295	180 058	79 591	87 649	10 916	178 155
Závazky související s aktivy drženy k prodeji	18	0	-	19	114	25	-	139
	240 575	202 373	33 974	476 922	212 792	198 247	35 983	447 023

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

Peněžní odtoky ostatních finančních závazků zahrnují závazky z přefakturace daní ve výši 18 mil. € (2022: 17 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 vykazány 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 2023 činí 910 mil. € (2022: 1 185 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. €	31.12.2023	31.12.2022
Zajištění úrokového rizika		
Ostatní finanční výsledek	-10	15
Ostatní provozní výsledek	-48	-18
Zajištění měnového rizika		
Ostatní finanční výsledek	-	-
Ostatní provozní výsledek	-45	-13
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. €	2023	2022
Zajištění úrokového rizika		
Zisky nebo ztráty ze změn reálné hodnoty zajišťovacích transakcí v rámci zajišťovacího účetnictví		
Vykázané ve vlastním kapitálu	-278	287
Vykázané ve výkazu zisku a ztráty	-4	-2
Reklasifikace z oceňovacího rozdílu ze zajištění peněžních toků do výkazu zisku a ztráty		
Kvůli předčasnému ukončení zajišťovacích vztahů	-	-
Kvůli realizaci zajištěné položky	4	-8
Zajištění měnového rizika		
Zisky nebo ztráty ze změn reálné hodnoty zajišťovacích transakcí v rámci zajišťovacího účetnictví		
Vykázané ve vlastním kapitálu	467	-187
Vykázané ve výkazu zisku a ztráty	2	-2
Reklasifikace z oceňovacího rozdílu ze zajištění peněžních toků do výkazu zisku a ztráty nebo zásob		
Kvůli předčasnému ukončení zajišťovacích vztahů	-91	-130
Kvůli realizaci zajištěné položky	362	1 472
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik		
Zisky nebo ztráty ze změn reálné hodnoty zajišťovacích transakcí v rámci zajišťovacího účetnictví		
Vykázané ve vlastním kapitálu	72	20
Vykázané ve výkazu zisku a ztráty	-	1
Reklasifikace z oceňovacího rozdílu ze zajištění peněžních toků do výkazu zisku a ztráty		
Kvůli předčasnému ukončení zajišťovacích vztahů	-	-
Kvůli realizaci zajištěné položky	-57	-40
Zajištění komoditního rizika		
Zisky nebo ztráty ze změn reálné hodnoty zajišťovacích transakcí v rámci zajišťovacího účetnictví		
Vykázané ve vlastním kapitálu	5	-
Vykázané ve výkazu zisku a ztráty	-	-
Reklasifikace z oceňovacího rozdílu ze zajištění peněžních toků do výkazu zisku a ztráty nebo zásob		
Kvůli předčasnému ukončení zajišťovacích vztahů	-	-
Kvůli realizaci zajištěné položky	1	-

V tabulce jsou účinky ve vlastním kapitálu sniženy 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 rozdílu v parametrech mezi zajišťovacím nástrojem a zajištěnou položkou. Tyto výnosy a náklady se účtují do ostatních provozních výnosů/nákladů nebo do 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 v dílčím konsolidačním celku Volkswagen finanční služby 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 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

ZVEŘEJNĚNÍ ZAJIŠŤOVACÍCH NÁSTROJŮ V RÁMCI ZAJIŠTĚNÍ REÁLNÉ HODNOTY V ROCE 2022

mil. €	Nominální hodnota	Ostatní aktiva	Ostatní závazky	Změna reálné hodnoty za účelem stanovení neefektivnosti
Zajištění úrokového rizika				
Úrokové swapy	58 170	868	2 596	-2 305
Zajištění měnového rizika				
Měnové forwardové a opční kontrakty, měnové swapy	4 384	87	26	40
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Křížové měnové swapy	140	0	-	0

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 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

ZVEŘEJNĚNÍ ZAJIŠŤOVACÍCH NÁSTROJŮ V RÁMCI ZAJIŠTĚNÍ PENĚŽNÍCH TOKŮ V ROCE 2022

mil. €	Nominální hodnota	Ostatní aktiva	Ostatní závazky	Změna reálné hodnoty za účelem stanovení neefektivnosti
Zajištění úrokového rizika				
Úrokové swapy	15 371	509	30	419
Zajištění měnového rizika				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy	119 499	3 087	2 540	2 204
Devizové opce	27 342	166	268	-77
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Křížové měnové swapy	1 437	23	17	1
Zajištění komoditního rizika				
Komoditní forwardy/swapy	-	-	-	-

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 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 REÁLNÉ HODNOTY V ROCE 2022

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	14 764	-156	-156	-
Ostatní finanční aktiva	-	-	-	-
Finanční závazky	34 622	-2 890	-3 061	-
Zajištění měnového rizika				
Pohledávky z finančních služeb	-	-	-	-
Ostatní finanční aktiva	795	-5	-1	-
Finanční závazky	1 132	-7	-23	-
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Pohledávky z finančních služeb	-	-	-	-
Ostatní finanční aktiva	-	-	-	-
Finanční závazky	181	39	39	-

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	-

ZVEŘEJNĚNÍ ZAJIŠTĚNÝCH POLOŽEK V RÁMCI ZAJIŠTĚNÍ PENĚŽNÍCH TOKŮ V ROCE 2022

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	424	420	0
Neoznačené složky	-	-	-
Odložené daně	-	-114	0
Úrokové riziko celkem	424	306	0
Zajištění měnového rizika			
Označené složky	2 130	1 998	-8
Neoznačené složky	-	-1 800	-11
Odložené daně	-	-61	6
Měnové riziko celkem	2 130	137	-13
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik			
Označené složky	1	-29	-
Neoznačené složky	-	-	-
Odložené daně	-	9	-
Úrokové a měnové riziko celkem	1	-20	-
Zajištění komoditního rizika			
Označené složky	-	-	-
Neoznačené složky	-	-	-
Odložené daně	-	-	-
Komoditní riziko celkem	-	-	-

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 01.01.2023	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

VÝVOJ OCEŇOVACÍCH ROZDÍLŮ ZE ZAJIŠTĚNÍ PENĚŽNÍCH TOKŮ (OCI I)

mil. €	Úrokové riziko	Měnové riziko	Úrokové riziko/ měnové riziko	Komoditní riziko	Celkem
Stav k 01.01.2022	28	-665	-1	-	-637
Zisky nebo ztráty z efektivních zajišťovacích vztahů	287	1 244	20	-	1 551
Reklasifikace z důvodu změny očekávání ohledně realizace zajištěné položky	-	-133	-	-	-133
Reklasifikace z důvodu realizace zajišťovací položky	-8	952	-40	-	904
Stav k 31.12.2022	307	1 397	-20	-	1 684

Reklasifikace na základě změny očekávání ohledně realizace zajištěné položky se provádí předčasným ukončením zajišťovacího vztahu. Ke změnám očekávání dochází především v důsledku změn projekcí pro zajištění tržeb z prodeje.

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

mil. €	MĚNOVÉ RIZIKO	
	2023	2022
Účetní hodnota k 01.01.	-87	-80
Zisky a ztráty z neoznačené časové hodnoty opcí		
Zajištěná položka spojená s časovým obdobím	17	82
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	46	-91
Účetní hodnota k 31.12.	-22	-87

VÝVOJ OCEŇOVACÍHO ROZDÍLU ZE ZAJIŠTĚNÍ - NEOZNAČENÁ FORWARDOVÁ ČÁST A CCBS (CROSS CURRENCY BASIS SPREAD)

mil. €	MĚNOVÉ RIZIKO	
	2023	2022
Účetní hodnota k 01.01.	-1 187	-287
Zisky a ztráty z neoznačených forwardových částí a CCBS		
Zajištěná položka spojená s časovým obdobím	-283	-1 514
Reklasifikace z důvodu změny očekávání ohledně realizace zajištěné položky		
Zajištěná položka spojená s časovým obdobím	44	2
Reklasifikace z důvodu realizace zajišťovací položky		
Zajištěná položka spojená s časovým obdobím	641	611
Účetní hodnota k 31.12.	-785	-1 187

4.2 TRŽNÍ RIZIKO KONCERNU VOLKSWAGEN (BEZ DÍLČÍHO KONSOLIDAČNÍHO CELKU VOLKSWAGEN FINANCE SERVICES)

4.2.1 MĚNOVÉ RIZIKO

Měnové riziko pro koncern Volkswagen (bez dílčího konsolidačního celku Volkswagen Finance Services) 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 2023 uzavřeny zajišťovací obchody týkající se mimo jiné následujících měn: americký dolar, australský dolar, brazilský real, britská libra, česká koruna, čínský renminbi, hongkongský dolar, indická rupie, japonský jen, jihoafrický 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 2023:

mil. €	31.12.2023		31.12.2022	
	+10 %	-10 %	+10 %	-10 %
Měnová relace				
EUR / USD				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	408	-393	497	-534
Hospodářský výsledek po zdanění	-978	978	-731	717
EUR / GBP				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	1 176	-1 182	1 309	-1 317
Hospodářský výsledek po zdanění	-93	87	-120	121
EUR / CNY				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	754	-644	1 299	-1 310
Hospodářský výsledek po zdanění	-542	542	-342	342
EUR / CHF				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	883	-909	796	-823
Hospodářský výsledek po zdanění	10	-10	-1	1
EUR / SEK				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	191	-190	171	-169
Hospodářský výsledek po zdanění	-234	234	-67	67
EUR / BRL				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	54	-54	41	-41
Hospodářský výsledek po zdanění	-219	219	-66	66
EUR / CAD				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	205	-205	280	-279
Hospodářský výsledek po zdanění	-26	26	-20	20
EUR / JPY				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	190	-188	160	-157
Hospodářský výsledek po zdanění	-33	33	-36	36
EUR / PLN				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	187	-187	-72	72
Hospodářský výsledek po zdanění	-26	26	-37	37
EUR / AUD				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	169	-169	262	-262
Hospodářský výsledek po zdanění	-44	44	-31	31
EUR / KRW				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	184	-179	133	-133
Hospodářský výsledek po zdanění	-27	27	-46	45
EUR / TWD				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	155	-155	183	-183
Hospodářský výsledek po zdanění	-19	19	-10	10
EUR / MXN				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	122	-122	73	-73
Hospodářský výsledek po zdanění	-10	10	2	-4
EUR / INR				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	-96	96	-65	65
Hospodářský výsledek po zdanění	-7	7	-13	13
CAD / USD				
Oceňovací rozdíl ze zajištění peněžních toků	-91	91	-60	60
Hospodářský výsledek po zdanění	-11	11	-8	7

4.2.2 ÚROKOVÉ RIZIKO

Úrokové riziko pro koncern Volkswagen (bez dílčího konsolidačního celku Volkswagen Finance Services) 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. Vnitrokoncernové financování se refinancuje převážně se shodnou splatností. Odchytky 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 2023 o 100 bps vyšší, byl by vlastní kapitál o 21 mil. € (2022: 20 mil. €) nižší. Pokud by úrokové sazby byly k 31. prosinci 2023 o 100 bps nižší, byl by vlastní kapitál o 22 mil. € (2022: 22 mil. €) vyšší.

Pokud by úrokové sazby byly k 31. prosinci 2023 o 100 bps vyšší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 362 mil. € (2022: 143 mil. €) nižší. Pokud by úrokové sazby byly k 31. prosinci 2023 o 100 bps nižší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 382 mil. € (2022: 149 mil. €) vyšší.

4.2.3 KOMODITNÍ RIZIKO

Komoditní rizika pro koncern Volkswagen (bez dílčího konsolidačního celku Volkswagen Finance Services) 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 uhlí, 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, uhlí a kaučuku byly k 31. prosinci 2023 o 10 % vyšší (nižší), byl by hospodářský výsledek po zdanění o 648 mil. € (2022: 954 mil. €) vyšší (nižší).

Jestliže by ceny komodit v zajišťovacích transakcích, na které se vztahuje zajišťovací účetnictví, byly k 31. prosinci 2023 o 10 % vyšší (nižší), vlastní kapitál by byl o 27 mil. € vyšší (nižší). Ke konci roku 2022 neexistovaly žádné zajišťovací vztahy, které by splňovaly podmínky pro zajišťovací účetnictví.

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 2023 o 10 % vyšší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 290 mil. € (2022: 107 mil. €) a vlastní kapitál o 4 mil. € (2022: 4 mil. €) vyšší. Pokud by akciové kurzy byly k 31. prosinci 2023 o 10 % nižší, byl by hospodářský výsledek po zdanění o 270 mil. € (2022: 65 mil. €) a vlastní kapitál o 4 mil. € (2022: 4 mil. €) nižší.

4.3 TRŽNÍ RIZIKO DÍLČÍHO KONSOLIDAČNÍHO CELKU VOLKSWAGEN FINANCE SERVICES

Měnové riziko v případě dílčího konsolidačního celku Volkswagen Finance Services 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 2023 činila hodnota v riziku za úrokové riziko 976 mil. € (2022: 792 mil. €) a za měnové riziko 133 mil. € (2022: 76 mil. €).

Celková hodnota v riziku za úrokové a měnové riziko dílčího konsolidačního celku Volkswagen Finance Services činila 893 mil. € (2022: 720 mil. €).

5. Metody monitorování efektivnosti zajištění

Od zavedení standardu IFRS 9 se v koncernu Volkswagen 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 spotové 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 2023

mil. €	ZBÝVAJÍCÍ DOBA DO SPLATNOSTI			NOMINÁLNÍ HODNOTA CEL- KEM
	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

NOMINÁLNÍ HODNOTA DERIVÁTOVÝCH FINANČNÍCH NÁSTROJŮ V ROCE 2022

mil. €	ZBÝVAJÍCÍ DOBA DO SPLATNOSTI			NOMINÁLNÍ HODNOTA CEL- KEM
	do 1 roku	1 až 5 let	více než 5 let	31.12.2022
Nominální hodnota zajišťovacích nástrojů v rámci zajišťovacího účetnictví				
Zajištění úrokového rizika				
Úrokové swapy	13 674	52 876	6 991	73 541
Zajištění měnového rizika				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v CNY	7 654	12 682	120	20 456
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v GBP	12 106	9 679	-	21 785
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v USD	12 210	22 833	2 314	37 357
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy ostatní měny	18 904	25 381	-	44 284
Devizové opce				
Devizové opce v USD	3 484	2 772	-	6 256
Devizové opce v CNY	7 005	8 689	-	15 694
Devizové opce v ostatních měnách	1 736	3 656	-	5 392
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Křížové měnové swapy	773	804	-	1 577
Nominální hodnota ostatních derivátů				
Zajištění úrokového rizika				
Úrokové swapy	17 835	36 775	16 380	70 991
Zajištění měnového rizika				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy				
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy v USD	9 060	7 431	165	16 656
Měnové forwardové kontrakty/měnové swapy ostatní měny	16 430	2 511	0	18 941
Devizové opce				
Devizové opce v USD	3 549	644	-	4 193
Devizové opce v ostatních měnách	280	212	-	492
Kombinované zajištění úrokových a měnových rizik				
Křížové měnové swapy	5 231	8 717	3 945	17 892
Zajištění komoditního rizika				
Komoditní forwardy/swapy: hliník	979	2 390	-	3 369
Komoditní forwardy/swapy: měď	416	651	-	1 067
Komoditní forwardy/swapy: nikl	840	2 048	165	3 052
Komoditní forwardy/swapy: ostatní	380	153	-	533

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 zbývajících dobou do splatnosti do jednoho roku činily 19,9 mld. € (2022: 17,9 mld. €). Nominální hodnoty se zbývajících dobou do splatnosti převyšující jeden rok činily 4,2 mld. € (2022: 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 32,2 mld. € (2022: 17,5 mld. €).

Na základě snížení projekcí byly ukončeny existující zajišťovací vztahy k zajištění peněžních toků v nominální hodnotě 5,2 mld. € (2022: 2,0 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 2,93 %. Dále bylo v rámci zajištění měnového rizika dosaženo ve významných měnových párech následujících úrokových sazeb: EUR/USD 1,16; EUR/GBP 0,88; EUR/CNY 7,39.

Průměrné zajišťovací ceny použité při zajištění cen komodit činily 2 332,15 USD/t u hliníku a 8 359,11 USD/t u mědi.

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	AUD	CAD	CHF	CNY	CZK	GBP	JPY	SEK	USD
Šestměsíční úrok	3,6832	4,3613	4,9060	1,5800	2,3769	6,1629	5,1350	0,0176	4,1596	5,1613
Roční úrok	3,2078	4,2061	4,5750	1,3900	2,3105	6,3621	4,7450	0,0713	3,7939	4,7871
Pětileťý úrok	2,1805	3,9280	3,1720	1,0675	2,5700	3,5350	3,3822	0,4500	2,3870	3,5555
Desetiletý úrok	2,2735	4,1830	3,1250	1,1700	2,7700	3,4950	3,3000	0,8438	2,3530	3,4831

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 výsledků se již několik let používá systém hodnotově orientovaného řízení s ekonomickou přidanou hodnotou jako absolutním výkonnostním ukazatelem a rentabilitou vloženého kapitálu (ROI) jako relativním výkonnostním ukazatelem.

Ekonomická přidaná hodnota odpovídá rozdílu mezi provozním výsledkem po zdanění a kapitálovými náklady investovaných aktiv. Kapitálové náklady se kalkulují jako součin tržní sazby kapitálových nákladů a průměrných investovaných aktiv. 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.

Rentabilita vloženého kapitálu udává úrokový výnos investovaných aktiv za určité období na základě provozního výsledku po zdanění. Překročí-li rentabilita vloženého kapitálu tržní sazbu kapitálových nákladů, výsledkem je zhodnocení investovaných aktiv, resp. kladná ekonomická přidaná hodnota. 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 12,3 %, která je vyšší než minimální výnosová míra ve výši 9,0 %. Při aktuální sazbě kapitálových nákladů ve výši 8,5 % činí ekonomická přidaná hodnota 4 727 mil. €.

Vzhledem ke specifickým 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 zřídila Volkswagen Bank plánovací postup integrovaný do interního reportingu, na jehož základě je průběžně zjišťován nezbytný objem vlastního kapitálu srovnáním skutečného a očekávaného vývoje. 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 a ekonomická přidaná hodnota v divizi Automobily a dále rentabilita vlastního kapitálu a kapitálová přiměřenost v divizi Finanční služby jsou uvedeny v následující tabulce:

mil. €	2023	2022 ³
Divize Automobily¹		
Provozní výsledek po zdanění	15 218	14 080
Investovaná aktiva (průměr)	123 887	117 402
Rentabilita vloženého kapitálu (ROI) v %	12,3	12,0
Sazba kapitálových nákladů v %	8,5	8,3
Kapitálové náklady investovaných aktiv	10 491	9 701
Ekonomická přidaná hodnota²	4 727	4 379
Divize Finanční služby		
Výsledek hospodaření před zdaněním	3 775	5 595
Průměrná hodnota vlastního kapitálu	42 991	39 773
Rentabilita vlastního kapitálu před zdaněním v %	8,8	14,1
Podíl vlastního na celkovém kapitálu v %	14,8	16,1

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 Ekonomická přidaná hodnota odpovídá Economic Value Added (EVA®). EVA® je zapsaná ochranná známka poradenské společnosti Stern Value Management.

3 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

38. Podmíněné závazky

mil. €	31.12.2023	31.12.2022
Závazky ze záruk	548	521
Závazky ze záručních smluv	65	73
Poskytnuté kolaterály za cizí závazky	8	11
Ostatní podmíněné závazky	9 771	10 000
	10 392	10 604

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. € (2022: 4,2 mld. €), přičemž 3,8 mld. € (2022: 3,6 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 0,6 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, zejména v USA, 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 nepřijatelné. 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 nepřipustné – modifikaci součástí softwaru dotýčících řídicích 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 nepřipustné „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 řídicí jednotky motoru, která byla identifikována jako podle práva USA nepřipustné „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 nepřipustného 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 urovňování 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 klasy (skupiny vozidel) v rámci své působnosti konstatoval, že s prováděním technických opatření nejsou spojeny negativní změny ohledně spotřeby paliva, emisí CO₂, 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 společností AUDI 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 aktualizace softwaru pro řadu dotčených pohonných jednotek a po schválení úřadem KBA je nainstalovala do většiny vozidel dotčených zákazníků. U malého počtu dosud neschválených aktualizací softwaru se stále očekává schválení ze strany KBA.

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 lednu roku 2021 bylo Zemským soudem v Braunschweigu trestní řízení kvůli obvinění z tržní manipulace ve vztahu k informačním povinnostem vyplývajícím z regulace kapitálového trhu v souvislosti s problematikou dieselových motorů vedené proti bývalému předsedovi představenstva zastaveno předběžně a proti společnosti Volkswagen AG (relevantní přestupková řízení) definitivně. Na základě návrhu podaného Státním zastupitelstvím v Braunschweigu, Zemský soud v Braunschweigu v prosinci 2023 obnovil řízení proti bývalému předsedovi představenstva. Případ bude nyní pokračovat. Zemský soud v Braunschweigu zatím nestanovil žádné datum zahájení soudního řízení.

V září 2020 shledal Zemský soud v Braunschweigu přípustnou obžalobu také proti témuž bývalému předsedovi představenstva společnosti Volkswagen AG kvůli obvinění z podvodu v souvislosti s problematikou dieselových motorů typu EA 189. Řízení proti tomuto bývalému předsedovi představenstva společnosti Volkswagen AG bylo v mezidobí odděleno. Hlavní líčení proti dalším obžalovaným bylo zahájeno v září 2021.

Státní zastupitelství v Braunschweigu vyšetřovalo podezření z podvodu v souvislosti s motory typu EA 288. Řízení proti obviněným zaměstnancům a proti společnosti Volkswagen AG byla ukončena na přelomu let 2022 a 2023, a to definitivně proti zaplacení soudem stanovené částky v případě tří obviněných osob a předběžně v případě dalších čtyř osob.

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. Zemský soud Mnichov II v dubnu 2023 zastavil řízení proti dalšímu bývalému žalovanému proti zaplacení pokuty.

V srpnu 2020 vneslo 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 zatím nerozhodl, zda odvolání vyhoví.

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 ovlivňuje recirkulaci výfukových plynů v závislosti na době, po kterou vozidlo pracuje na volnoběh. 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 u správního soudu ve Šlesvicku další dvě žaloby, kdy první směřuje proti oznámením o schválení dalších vozidel Audi a Porsche vybavených motory typu EA 189 a vybranými motory V-TDI, zatímco druhá žaloba směřuje proti všem vozidlům koncernu se vznětovými motory 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, Portugalsku a Jihoafrické republice. V těchto řízeních jsou mimo jiné uplatňovány nároky na náhradu újmy. Probíhala zejména následující řízení:

V Belgii je podána skupinová žaloba belgickou spotřebitelskou organizací *Test Aankoop VZW*, která požaduje vrácení kupní ceny nebo alternativně náhradu škody. Pro tuto žalobu byl prohlášen za aplikovatelný mechanismus „opt-out“, na jehož základě se skupinové řízení vztahuje potenciálně na všechna vozidla s motory typu EA 189, která byla pořízena spotřebiteli na belgickém trhu po 1. září 2014, ledaže spotřebitel aktivně ze skupinového řízení vystoupí. V červenci 2023 byl vydán prvoinstanční rozsudek ve věci skupinové žaloby, který nařizuje 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. Rozsudek ještě není pravomocný.

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. Žalobce se v druhé skupinové žalobě, která se týká zhruba 67 tisíc vozů Amarok pozdější generace, odvolal proti rozsudku soudu první instance z října 2021, kterým byla žaloba zamítnuta, a odvolací soud jeho odvolání v červnu 2023 zamítl. Proti tomuto rozhodnutí se žalobce odvolal k Nejvyššímu soudu.

Společnost *financialright GmbH* původně uplatnila souhrnné nároky proti společnostem koncernu Volkswagen u několika německých zemských soudů, ve kterých uplatnila přibližně 45 tisíc nároků, které na ni postoupili zákazníci z Německa, Slovinska a Švýcarska; Spolkový soudní dvůr (BGH) od té doby potvrdil přípustnost obchodního modelu společnosti *financialright GmbH*. Po zpětvzetí mnoha nároků je předmětem sporu v současnosti ještě zhruba 9 tis. nároků. Byly vytvořeny rezervy pro případ, že by vymahatelné nároky byly znovu uplatněny mimo soudně nebo u soudu.

Kromě toho byly na konci roku 2021 podány žaloby u soudů v Anglii a Walesu proti společnostem Volkswagen AG, Volkswagen Financial Services (UK) Limited a dalším koncernovým společnostem Volkswagen v souvislosti s určitými dieselovými vozidly pronajatými nebo prodanými v Anglii, Walesu a Severním Irsku od roku 2009 a různými dalšími typy dieselových motorů. Tyto žaloby jsou ve velmi rané fázi řízení. Úplná žaloba dosud nebyla formálně předložena žádné společnosti koncernu a řada nároků žalobců dosud nebyla podrobně konkrétně zohledněna.

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 byl v červenci roku 2021 vynesena rozsudek, kterým bylo v první instanci vyhověno skupinové žalobě svazu spotřebitelů *Altroconsumo* v zastoupení italských zákazníků před soudem v Benátkách. Rozsudek nařizoval společnosti Volkswagen AG a Volkswagen Group Italia zaplatit ca 63 tis. spotřebitelů náhradu újmy v celkové výši cca 185 mil. €. Po odvolání společností Volkswagen AG a Volkswagen Group Italia byl rozsudek z velké části zrušen. Spotřebitelé skutečně přihlášení ke skupinové žalobě proto obdrží každý pouze 300 €.

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 vynesena 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. V tomto rozsudku se dále konstatuje, že amsterdamský soud není příslušný k projednávání žalob podaných spotřebiteli mimo Nizozemsko. DEJF podala proti tomuto rozsudku původně rozsáhlé odvolání, ale ve vykazovaném období se omezila pouze na otázku použitelnosti nového režimu skupinových žalob. Rozhodnutí soudu, že není příslušný k projednávání žalob podaných spotřebiteli mimo Nizozemsko, je tedy konečné a závazné. Soud přerušil další řízení v prvním stupni do rozhodnutí odvolacího soudu.

V Portugalsku podala portugalská spotřebitelská organizace skupinovou žalobu s mechanismem out-out s možným dopadem na přibližně 70 tis. vozidel s motory typu EA 189. V červenci 2023 Nejvyšší soud skupinovou žalobu zamítl jako nepřípustnou, protože žalující spotřebitelská organizace nenaplňovala podmínku přípustnosti podání žaloby. Rozsudek nabyl právní moci v září 2023.

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 25 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.

Spolkový soudní dvůr (BGH – nejvyšší instance v obecném soudnictví) v roce 2020 vyjasnil v několika zásadních rozsudcích významné právní otázky pro tehdy ještě probíhající řízení ohledně vozidel s motory typu EA 189. BGH rozhodl, že kupující, kteří si zakoupili vozidla před zveřejněním problému s dieselovými motory, mohou svá vozidla vrátit společnosti Volkswagen AG a obdržet náhradu zaplacené kupní ceny po odečtení prospěchu plynoucího z používání vozidla. Nárok na náhradu újmy na základně delikttní odpovědnosti však nebyl dán, pokud kupující vozidlo nabyl po ad hoc sdělení 22. září 2015 nebo nárok opírá výlučně o zabudovanou teplotní recirkulaci výfukových plynů (tzv. teplotní okno). V únoru roku 2022 rozhodl BGH v dalších zásadních rozsudcích ohledně vozidel s motory typu EA 189, že kupujícím nových vozidel značky Volkswagen po uplynutí subjektivní promlčecí lhůty náleží tzv. nárok na reziduální náhradu újmy vůči společnosti Volkswagen AG. BGH již dříve rozhodl, že kupující ojetých vozů takové nároky nemají. BGH rozhodl, že kupující musí vrátit své vozidlo, aby mohli požadovat refundaci, která bude snížena o prospěch plynoucí z používání vozidla a o ziskovou marži prodejce. V dalším zásadním rozsudku z července 2022, který se týkal vozidel s motory EA 189, BGH rozhodl, že kupci nových vozidel jiných koncernových značek nemají od společnosti Volkswagen AG nárok na náhradu zbytkové škody.

Na konci června 2023 vydal BGH rozsudky v řízeních proti společnostem Volkswagen AG a AUDI AG, které se týkaly implementace judikatury ESD ohledně možných nároků kupujících dle evropského práva o typovém schválení do německého práva. BGH rozhodl, že žalující, kteří z nedbalosti použili nepřípustné odpojovací zařízení, mají obecně nárok na delikttní nárok na náhradu rozdílné škody ve výši 5 % až 15 % kupní ceny vozidla. Zda tento nárok v jednotlivých případech existuje, musí objasnit odvolací soudy. BGH uvedl, že při rozhodování o nepřípustnosti deaktivčního zařízení nezáleží na tom, zda budou limity zkušební postupu NEDC dodrženy i v případě, že bude změněno fungování systému. Podle BGH se odpovědnost neuplatní, pokud výrobce nenese vinu, například proto, že příslušný orgán schválil deaktivční zařízení v jeho konkrétním provedení a s přihlédnutím ke zjištěným kombinacím deaktivčních zařízení nebo by je na požádání schválil. V případě, že nárok na rozdílnou škodu v zásadě existuje, musí kupující vzít v úvahu také užitek z používání a hodnotu vozidla, pokud převyšují sníženou hodnotu vozidla. Ke snížení škody lze přihlédnout i k provedené aktualizaci softwaru.

Pro převážnou většinu skupinových řízení se zákazníci 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 diesellovou 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 výsledku 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 deaktivčních 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. Dosud žádný z vyšetřovaných svědků nevypověděl, že by měl osobní poznatky nebo že by o tom věděly osoby odpovědné za jednorázové účelové informování. 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. Účinky odmítnutí výpovědi na pozadí důkazního břemene společnosti Volkswagen AG nelze posuzovat abstraktně. 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, Administating 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 jsou proti společnosti Volkswagen AG v souvislosti s problematikou diesellových motorů celosvětově (kromě USA/Kanady) v současnosti podány investorské žaloby, soudní platební rozkazy a návrhy smíru a přihlášky nároků dle KapMuG, jimiž jsou uplatňovány nároky ve výši ca 9,2 mld. €. K dnešnímu dni byly staženy nebo s konečnou platností zamítnuty žaloby v celkové výši několika stovek milionů. Volkswagen AG je i nadále přesvědčena, že své povinnosti vyplývající ze zákona o kapitálovém trhu řádně splnila a 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“ 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 municipalitami 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 listopadu 2023 pak Volkswagen uzavřel dohodu o smíru, která řeší žaloby na ochranu životního prostředí vznesené dvěma komunitami (Hillsborough County/Florida a Salt Lake County/Utah) proti Volkswagen Group of America, Inc. a několika přidruženým společnostem.

V březnu 2019 podala Komise USA pro burzu a cenné papíry (Securities and Exchange Commission –SEC) žalobu proti společnostem Volkswagen AG, Volkswagen Group of America Finance, LLC a VW Credit, Inc., v níž uplatňuje nároky podle federálního práva o cenných papírech mimo jiné na základě údajných nesprávných a neúplných zveřejnění v souvislosti s nabídkou a prodejem určitých dluhopisů a cenných papírů zajištěných 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.

Údaje týkající se odhadovaných finančních dopadů a údaje o nejistotách ohledně výše nebo splatnosti rezerv a podmíněných závazků v souvislosti s řízeními v USA/Kanadě nebudou v souladu s IAS 37.92 zveřejněny, aby tím nebyly negativně ovlivněny výsledky řízení a zájmy společnosti.

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, nařídil vrchní zemský soud, aby bylo ve věci o nařízení jmenování speciálního auditora provedeno rozsáhlé dokazování. Řízení ve věci výměny speciálního auditora bylo přerušeno až do ukončení dokazování. Společnost Volkswagen AG navíc již dříve podala u Zemského soudu v Braunschweigu žalobu, kterou se domáhala, aby 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 2023 podle současného stavu znalostí a aktuálních odhadů ve výši ca 0,9 mld. € (2022: 1,4 mld. €). Pokud byly dostatečně spolehlivě ocenitelné, byly v souvislosti s problematikou dieselových motorů v příloze zveřejněny podmíněné závazky v celkové výši 4,0 mld. € (2022: 4,2 mld. €), z toho na řízení o žalobách investorů v Německu připadá ca 3,8 mld. € (2022: 3,6 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. 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 3,4 mld. BRL za celé předmětné období od roku 2009, což bylo zveřejněno v příloze ke konsolidované účetní závěrce v bodě „Podmíněné závazky“.

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 může proti zamítnutí odvolat, rozsudek není pravomocný.

Evropská komise provedla v roce 2011 šetření u evropských výrobců nákladních vozidel kvůli podezření týkající se nepřipustné 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 narovnáání v červenci 2016 uložila Evropská komise pěti evropským výrobcům nákladních vozidel pokuty. Vzhledem k tomu, že společnost MAN v rámci programu shovívavosti informovala Evropskou komisi o nesrovnalostech, byla společnosti MAN pokuta v plném rozsahu odpuštěna. 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 zákazníci 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 89 mil. EUR. Podmíněné závazky nebyly zveřejněny, jelikož jejich vyčíslení není v současné době možné. To platí zejména pro řízení, která jsou v současné době v raném stadiu – včetně těch, která jsou teprve v počátečních fázích znaleckého posuzování.

Na základě rozhodnutí o narovnání vyměřila Evropská komise v červenci 2021 společností 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 je 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. Očekává se, že budou doručeny v průběhu roku 2024. 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 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 dodávek do 3,75 tuny). 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. 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. Společnost Volkswagen AG zvažuje, zda se proti tomuto rozhodnutí odvolá. Současně s tím společnost Volkswagen AG nadále zkoumá možnosti rozumné 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.

Společnost Porsche AG zjistila u vozidel pro různé trhy na celém světě skutečnosti potenciálně relevantní z pohledu regulátora. Tyto skutečnosti se týkají otázek přípustnosti specifických hardwarových a softwarových součástí používaných při měření v rámci typizace. V konkrétních případech mohlo dojít k odchylkám od výrobních sérií. Podle současného stavu znalostí však průběžná výroba není dotčena. Uvedené skutečnosti nesouvisejí s nepřipustnými odpojovacími zařízeními, která byla základem problematiky dieselových motorů. Daná problematika již byla z velké části uzavřena.

V listopadu roku 2021 podali tři žalobci společně s Greenpeace žalobu na společnost Volkswagen AG k Zemskému soudu v Braunschweigu. Mimo jiné se žaloba snaží přimět Volkswagen, 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. V únoru 2023 Zemský soud v Braunschweigu žalobu zamítl jako nedůvodnou. 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. Proti rozsudkům o zamítnutí žaloby se žalobci v březnu 2023 odvolali k Vrchnímu zemskému soudu v Braunschweigu a v dubnu 2023 k Vrchnímu zemskému soudu v Hammu.

V Rusku automobilový závod GAZ LLC (GAZ) ve vykazovaném období v několika soudních řízeních původně uplatnil mimo jiné údajné nároky na náhradu škody v celkové výši přibližně 44 mld. RUB vůči společnosti Volkswagen AG. Zajišťovací opatření, o která společnost GAZ v této souvislosti požádala a jež byla původně částečně uvalena na akcie společnosti Volkswagen Group Rus OOO (VGR) a movitý a nemovitý majetek VGR, byla následně soudy zamítnuta nebo zrušena. Společnost GAZ podala proti zamítnutí nebo zrušení zajišťovacích opatření ohledně movitého, resp. nemovitého majetku společnosti VGR odvolání, které bylo pravomocně zamítnuto. V květnu 2023 společnost Volkswagen AG dokončila prodej svých podílů ve společnosti VGR a jejích místních dceřiných společnostech společnosti Art-Finance LLC a po registraci transakce převedla vlastnictví příslušných podílů na kupující. Společnost VGR byla v červnu 2023 přejmenována na AGR LLC. V rámci plnění soudem potvrzeného smíru společnost GAZ mezitím stáhla svůj nárok v prvním soudním řízení, čímž řízení skončilo. Volkswagen AG, jediný žalovaný, se nadále brání ve zbývajících druhé žalobě týkající se údajných nároků v celkové výši přibližně 28,5 mld. RUB.

Na případné nároky v souvislosti s finančními službami pro spotřebitele vytvořily společnosti Volkswagen Bank GmbH a Volkswagen Leasing GmbH odpovídající rezervy. Týkají se řízení ohledně aspektů koncepce úvěrových a leasingových smluv pro zákazníky, které by mohly mít odkladný účinek na počátek běhu zákonných lhůt na odstoupení od smlouvy.

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

	SPLATNÉ	SPLATNÉ	SPLATNÉ	CELKEM
mil. €	2024	2025-2028	od roku 2029	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

	SPLATNÉ	SPLATNÉ	SPLATNÉ	CELKEM
mil. €	2023	2024-2027	od roku 2028	31.12.2022
Platební závazky z objednávek				
Pozemky, budovy a zařízení	8 024	2 167	1	10 191
Nehmotná aktiva	2 405	240	-	2 645
Investiční nemovitý majetek	16	-	-	16
Závazky z příslibů na poskytnutí zápůjčky a neodvolatelných úvěrových příslibů	12 329	98	14	12 441
Závazky z nájemních smluv a leasingů	350	278	135	762
Jiné finanční závazky	4 302	3 407	1 609	9 318
	27 426	6 190	1 758	35 375

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 se společnostmi skupiny Northvolt.

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. €	2023	2022
Povinný audit účetní závěrky	35	26
Jiné ověřovací služby	2	6
Daňové poradenství	–	0
Jiné neauditorské služby	1	2
	38	34

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 ve vztahu k transakcím na kapitálovém trhu. Jiné neauditorské služby zahrnují především poradenské služby v souvislosti s implementací požadavků na vykazování podle CSRD.

42. Osobní náklady

mil. €	2023	2022
Mzdy a platy	40 642	37 529
Náklady na sociální pojištění, důchodové zabezpečení a dobrovolné plnění ze sociálních důvodů	9 113	9 473
	49 755	47 002

43. Průměrný počet zaměstnanců během roku

	2023	2022
Výkonové mzdy	261 731	263 053
Nepřímá oblast	330 284	318 016
	592 016	581 069
z toho zaměstnanci v pasivní fázi předdůchodového modelu	12 358	12 144
Učni	15 803	15 622
	607 818	596 691
Zaměstnanci čínských společných podniků	71 007	72 585
	678 825	669 275

44. Události po rozvahovém dni

Po 31. prosinci 2023 nenastaly žádné události s významným dopadem na finanční pozici, finanční výkonnost a peněžní toky společnosti.

45. Požitky na základě výkonnostních akcií

Plán výkonnostních akcií na základě prioritních akcií Volkswagen

Dne 3. března 2023 rozhodla dozorčí rada o úpravě systému odměňování s účinností od 1. ledna 2023, zejména s cílem vyhovět požadavku investorů na větší váhu dlouhodobých pohyblivých složek odměny. Za tímto účelem byl snížen relativní podíl pevných složek odměny, resp. zvýšen relativní podíl dlouhodobé pohyblivé odměny. Kromě toho byla zrušena možnost sjednat zvláštní bonus s účinností do budoucna, aby byla posílena zásada odměňování za výkon a splnily se požadavky investorů. Dále byly zvýšeny maximální hodnoty dosažení cílů pro roční bonus a plán výkonnostních akcií, jakož i jejich příslušné maximální částky k výplatě, aby byly náležitě odměněny vyšší úrovně dosažení cílů. Současně byly zvýšeny i maximální odměny a horní hranice peněžních odměn, aby odrážely aktuální tržní podmínky. Valná hromada 10. května 2023 schválila upravený systém odměňování 98,82 % odevzdaných hlasů.

Na členy představenstva se vztahuje čtyřleté výkonnostní období. Uplatňují se rovněž ustanovení o sankcích a zpětném získání – dojde-li během hodnotícího období k relevantnímu pochybení, mohou být platby z plánu výkonnostních akcií sníženy nebo požadovány zpět.

Pro členy představenstva, kteří byli jmenováni do funkce před 14. prosincem 2020 a jejichž pracovní smlouva dosud nebyla prodloužena, stále platí tříleté výkonnostní období. V tomto případě se ustanovení o sankcích a zpětném získání uplatňují rovněž až od data prodloužení smlouvy.

Okruh příjemců plánu odměňování na základě výkonnostních akcií byl na konci roku 2018 rozšířen o členy vrcholového managementu a na konci roku 2019 o všechny ostatní členy managementu a o vybrané účastníky pod úrovní managementu. Členům vrcholového managementu byly na začátku roku 2019 poprvé poskytnuty výkonnostní akcie. Všem ostatním příjemcům byly začátkem roku 2020 poprvé poskytnuty požitky na základě výkonnostních akcií. Fungování plánu odměňování na základě výkonnostních akcií pro vrcholový management a ostatní příjemce je do značné míry totožné s plánem odměňování na základě výkonnostních akcií pro členy představenstva. Hodnotící období pro příjemce pod úrovní představenstva trvá 3 roky. Při spuštění plánu odměňování na základě výkonnostních akcií byla členům vrcholového managementu zaručena minimální výše bonusu v prvních třech letech na základě odměny za rok 2018, zatímco všichni ostatní příjemci dostali záruku na první tři roky na základě odměny v roce 2019.

Každé hodnotící období plánu odměňování na základě výkonnostních akcií trvá po dobu tří, resp. čtyř let. V případě členů představenstva a vrcholového managementu se k datu poskytnutí roční cílová částka z LTI přepočítá na základě počáteční referenční ceny prioritní akcie Volkswagen na výkonnostní akcie, které jsou příjemci přiděleny 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 tříletého, resp. čtyřletého hodnotícího období. V závislosti na stupni dosažení cílů ve vztahu k ročnímu zisku na prioritní akcii Volkswagen se připisuje počet výkonnostních akcií na základě prospektivního tříletého, resp. 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 všechny ostatní příjemce se vyplacená částka 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. Pro všechny příjemce je výše výplaty z plánu výkonnostních akcií omezena na 200 % cílové částky (představenstvo od roku 2023: 250 %).

PŘEDSTAVENSTVO A VRCHOLOVÝ MANAGEMENT

		31.12.2023	31.12.2022
Celkové výdaje vykazovaného období	mil. €	144	136
Celková účetní hodnota závazku	mil. €	254	181
Vnitřní hodnota závazků	mil. €	145	69
Reálná hodnota ke dni poskytnutí	mil. €	110	101
Počet poskytnutých výkonnostních akcií	Počet akcií	2 362 443	2 006 851
z toho poskytnuté ve vykazovaném období	Počet akcií	943 003	684 317

ČLENOVÉ MANAGEMENTU A VYBRANÍ ÚČASTNÍCI POD ÚROVNÍ MANAGEMENTU

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 714 mil. € (2022: 688 mil. €). K 31. prosinci 2023 činila celková účetní hodnota závazku, odpovídající vnitřní hodnotě závazků, 986 mil. € (2022: 841 mil. €). Ve vykazovaném období byl v souvislosti s poskytnutím uvedených odměn zaúčtován celkový náklad ve výši 998 mil. € (2022: 886 mil. €).

Ostatní plány výkonnostních akcií

Společnosti koncernu vydávají také vlastní plány výkonnostních akcií, které v zásadě vycházejí z plánu výkonnostních akcií společnosti Volkswagen AG.

V případě plánu 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 plánu 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 Navistar se uplatňuje plán 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 2023 činila celková účetní hodnota závazku 131 mil. € (2022: 36 mil. €) a vnitřní hodnota závazků 92 mil. € (2022: 24 mil. €). Ve vykazovaném období byl v souvislosti s poskytnutím uvedených odměn zaúčtován celkový náklad ve výši 119 mil. € (2022: 31 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 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 2023 dle sdělení ze dne 8. ledna 2024 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 společnostmi 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.
- > Nadále platí beze změny, že společnost Porsche SE za určitých podmínek zproští společnosti Porsche Holding Stuttgart GmbH, Porsche AG a jejich právní předchůdce od daňových znevýhodnění, které přesahují znevýhodnění vykazovaná na úrovni těchto společností z období před 31. červencem 2009 včetně. Společnost Volkswagen AG se naopak obecně zavázala, že společnosti Porsche SE nahradí případné daňové výhody společností Porsche Holding Stuttgart GmbH, Porsche AG a jejich právních předchůdců a dceřiných podniků za zdaňovací období až do 31. července 2009. Na základě výsledků věcně ukončené daňové kontroly za zdaňovací období 2006 až 2009 vznikl společnosti Porsche SE nárok vůči společnosti Volkswagen AG na náhradu škody ve výši přibližně 0,2 mld. EUR, který byl ve třetím čtvrtletí roku 2023 vykázán v konsolidované účetní závěrce v položce ostatní provozní náklady. Byl vypořádán ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023. Nárok byl přezkoumán na základě příslušných ustanovení v daňové doložce smlouvy o vkladu a potvrzen externími auditory z hlediska důvodnosti a výše.

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 ponесou 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 zbývajících 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 zproští 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 jejich 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 zbývajících 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 společnostmi Porsche SE a koncernem Volkswagen dohodnuty různé povinnosti týkající se informací, chování a součinnosti.

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.

Prvotní veřejná nabídka akcií (IPO) společnosti Porsche AG

Dne 28. září 2022 Volkswagen prodal 25 % prioritních akcií (včetně nadlimitních) své dceřiné společnosti Porsche AG. S těmito prioritními akciemi se od následujícího dne obchoduje na burze. Od konce stabilizačního období dne 11. října 2022 činí volně obchodovatelné prioritní akcie („free float“) 24,2 % prioritního akciového kapitálu společnosti Porsche AG. Základem pro IPO byla komplexní dohoda o uzavření několika smluv mezi společnostmi Volkswagen a Porsche SE. V této souvislosti se obě strany rovněž dohodly, že společnost Porsche SE získá 25 % kmenových akcií plus jednu kmenovou akcii společnosti Porsche AG. Prodej těchto kmenových akcií společnosti Porsche AG společností Porsche SE podléhá omezením až do roku 2027.

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.

Z usnesení mimořádné valné hromady společnosti Volkswagen AG ze dne 16. prosince 2022 vyplynula povinnost vyplatit mimořádnou dividendu a vedla k celkovému závazku vůči akcionářům společnosti Volkswagen AG ve výši 9,6 mld. € k 31. prosinci 2022. Z celkového objemu připadla na Porsche SE částka ve výši 3,1 mld. €.

Společnosti Volkswagen AG a Porsche SE se dohodly na započtení závazku vyplatit společnosti Porsche SE mimořádnou dividendu proti nároku společnosti Volkswagen AG na zaplacení dosud nesplacené kupní ceny za druhou tranši kmenových akcií. V konsolidované účetní závěrce k 31. prosinci 2022 byly proto pohledávka z titulu kupní ceny a závazek z titulu dividendy vykázány v čisté výši po vzájemném započtení. Vyplacením mimořádné dividendy 9. ledna 2023 byl proces započtení ukončen.

V souvislosti s IPO společnosti Porsche AG převzala společnost Volkswagen AG také závazky týkající se výplaty dividend společnosti Porsche AG v roce 2022. Odpovídající dividendu ve stejné výši byla schválena na valné hromadě společnosti Porsche AG dne 28. června 2023 a vyplacena 3. července 2023. 114 mil. € z této dividendy připadlo společnosti Porsche SE.

V souvislosti s IPO a prodejem kmenových akcií společnosti Porsche SE se společností 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.

Podrobnější informace naleznete ve zveřejněných informacích uvedených v konsolidované účetní závěrce k 31. prosinci 2022.

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:

mil. €	POSKYTNUTÁ DODÁNÍ A SLUŽBY		PŘIJATÁ DODÁNÍ A SLUŽBY	
	2023	2022	2023	2022
Porsche SE a její většinové účasti	4	4	0	0
Členové dozorčí rady	2	1 ¹	4	1
Členové představenstva	1	0	0	0
Nekonsolidované dceřiné společnosti	1 401	1 123	2 138	1 707
Společné podniky a jejich většinové účasti	17 355	16 284	1 573	897
Přidružené podniky a jejich většinové účasti	422	326	3 086	2 582
Penzijní plány	2	1	3	4
Ostatní spřízněné strany	0	0	1	1
Spolková země Dolní Sasko, její většinové účasti a společné podniky	10	15	4	5

1 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

mil. €	POHLEDÁVKY ZA		ZÁVAZKY (VČETNĚ POVINNOSTÍ) VŮČI	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022 ²
Porsche SE a její většinové účasti	0	1	0	136
Členové dozorčí rady	0	0	187	276
Členové představenstva	0	0	66	54
Nekonsolidované dceřiné společnosti	1 780	1,326 ¹	2 332	1 865
Společné podniky a jejich většinové účasti	15 687	13,965 ¹	4 864	2 740
Přidružené podniky a jejich většinové účasti	775	614 ¹	8 647	1 096
Penzijní plány	2	1	0	0
Ostatní spřízněné strany	0	0	13	52
Spolková země Dolní Sasko, její většinové účasti a společné podniky	1	255	1	1 127

1 Upravené údaje za předchozí účetní období.

2 Upravené údaje za předchozí účetní období (viz informace k IFRS 17 v části „Dopady nových, resp. novelizovaných standardů IFRS“).

V předcházejících tabulkách nejsou obsaženy vyplacené dividendy od společných podniků a přidružených podniků snížené o srážkové daně ve výši 2 450 mil. € (2022: 2 781 mil. €). V tabulkách nejsou dále obsaženy dividendy ve výši 1 529 mil. € vyplacené společnosti Porsche SE (2022: dividendy vyplacené nebo započtené ve výši 4 231 mil. €), ani dividendy ve výši 1 638 mil. € (2022: 443 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. Změna v položce zboží a služby přijaté od členů dozorčí rady souvisí především s vyššími platbami úroků za přímé bankovní vklady v důsledku růstu úrokových sazeb.

Pohledávky za společnými podniky se týkají především poskytnutých zápůjček ve výši 12 068 mil. € (2022 upraveno: 10 310 mil. €) a obchodních pohledávek ve výši 3 234 mil. € (2022 upraveno: 3 451 mil. €). Pohledávky za nekonsolidovanými dceřinými společnostmi se týkají také především poskytnutých zápůjček ve výši 1 266 mil. € (2022 upraveno: 713 mil. €) a obchodních pohledávek ve výši 199 mil. € (2022 upraveno: 219 mil. €).

Kromě závazků vůči přidruženým podnikům a jejich většinovým podílům existují dlouhodobé závazky týkající se nákupu na základě smluv o nákupu baterií se společnostmi skupiny Northvolt.

Závazky vůči společnosti Porsche SE v předchozím účetním období zahrnovaly mimořádnou dividendu společnosti Volkswagen AG po započtení pohledávky z kupní ceny za druhou tranši kmenových akcií ve výši 22 mil. €, a závazky z dividendy společnosti Porsche AG ve výši 114 mil. €. V předchozím účetním období závazky vůči Dolnímu Sasku zahrnovaly mimořádnou dividendu společnosti Volkswagen AG ve výši 1 125 mil. €. K 31. prosinci 2023 neexistují žádné závazky a povinnosti z dividend vůči společnosti Porsche SE a spolkové zemi Dolní Sasko.

Nesplacené pohledávky za spřízněnými stranami zahrnují pochybné pohledávky, na které byly vytvořeny opravné položky ve výši 26 mil. € (2022: 49 mil. €). V účetním období 2023 tak vznikly náklady ve výši 14 mil. € (2022: 40 mil. €). Uvedený nárůst lze přičíst především zápůjčce poskytnuté společnému podniku.

Dále koncern Volkswagen ručí za spřízněné strany vůči externím bankám ve výši 150 mil. € (2022: 296 mil. €).

V účetním období koncern Volkswagen poskytl spřízněným stranám kapitálové vklady ve výši 1 456 mil. € (2022: 2 854 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 výkonostních akcií poskytnutých členům představenstva a rezervy na penze ve výši 59,8 mil. € (2022: 50,0 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:

€	2023	2022
Krátkodobé zaměstnanecké požitky	39 794 902	44 535 627
Požitky na základě výkonostních a stínových akcií	19 064 922	16 482 035
Požitky po skončení pracovního poměru (jen náklady na poskytování služeb)	5 382 815	9 475 563
Požitky při ukončení pracovního poměru	10 408 232	36 802 931
	74 650 871	107 296 157

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 přidělu do rezervy na penze pro současné členy představenstva. Požitky při ukončení pracovního poměru se týkají plateb panu Duesmannovi, který 31. srpna 2023 odešel z představenstva (2022: odchod pana Diesse, paní Wortmann a pana Aksela).

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-Piech 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-Piech 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-Piech 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, Salzburg/Rakousko

(Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Rakousko; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Rakousko; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Rakousko

(Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Rakousko; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Německo; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Rakousko; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Rakousko; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Německo; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Německo; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Německo),

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Rakousko

(Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/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, Salzburg/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, Salzburg/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, Salzburg/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 AKTIENGES-ELLSCHAFT, 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 AKTIENGES-ELLSCHAFT 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 AKTIENGES-ELLSCHAFT, 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 AKTIENGES-ELLSCHAFT 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 AKTIENGES-ELLSCHAFT, 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 AKTIENGES-ELLSCHAFT 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 AKTIENGES-ELLSCHAFT, 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 AKTIENGES-ELLSCHAFT 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, Salzburg, 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, Salzburg, 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, Salzburg, 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, Salzburg, 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, Salzburg, 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
☒ 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.).

☒ 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 %)	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
- ☒ 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. + 7.b.2.)	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 vyřazení	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.).

☒ 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 %)	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
- ☒ Nákup/prodej nástrojů
- ☐ Změna celkového počtu hlasovacích práv
- ☒ 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 Ru-
dolf 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 prostřednic- tvím nástrojů v % (součet 7.b.1. + 7.b.2.)	Podíly celkem v % (součet 7.a. + 7.b.)	Celkový po- čet hlasova- cích 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.).

☒ 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- 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)

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
- ☒ 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. + 7.b.2.)	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)
	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			
☒ 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 %)	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 společnost Dipl. Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, a Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salzburg. V důsledku prodeje a převodu podílu ve společnosti Auto 2015 Beteiligungs GmbH společností Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, nepřipadají na společnost Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, a Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salzburg, již žádná hlasovací práva ve společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT.

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 8. ledna 2024 nám spolková země Dolní Sasko oznámila, že ke dni 31. prosince 2023 vlastní celkem 59 022 390 kmenových akcií společnosti Volkswagen AG, z toho 520 kmenových akcií VW přímo a 59 021 870 kmenových akcií je drženo nepřímo prostřednictvím státem vlastněné společnosti Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH (HanBG).

48. Německý kodex správy a řízení společností

Představenstvo a dozorčí rada společnosti Volkswagen AG učinily 17. listopadu 2023 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 2023 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 2023 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 51,1 mil. € (2022: 58,5 mil. €).

V rámci plánu odměňování na základě výkonnostních akcií bylo aktivním členům představenstva za účetní období roku 2023 přiděleno 169 465 výkonnostních akcií (2022: 133 775), jejichž hodnota k datu přidělení činila 18,8 mil. € (2022: 19,2 mil. €).

V účetním období roku 2023 nebyly členům představenstva v rámci plánu výkonnostních akcií poskytnuty žádné další zálohy. Celkově nebyly v daném účetním období proti výplatě z plánu výkonnostních akcií započteny žádné zálohy (2022: 1,4 mil. €).

Celkové odměny poskytnuté členům dozorčí rady činily 7,5 mil. € (2022: 5,3 mil. €).

Penzijní nároky a požitky bývalých členů představenstva

Bývalým členům představenstva a jejich pozůstalým bylo poskytnuto 10,4 mil. € (2022: 53,5 mil. €). Rezervy na penze pro tento okruh osob činily 290,3 mil. € (2022: 273,3 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, 20. února 2024

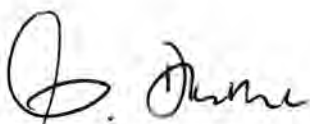
Volkswagen Aktiengesellschaft
Představenstvo

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, 20. února 2024

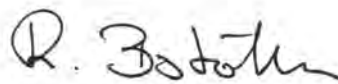
Volkswagen Aktiengesellschaft
Představenstvo



Oliver Blume



Arno Antlitz



Ralf Brandstätter



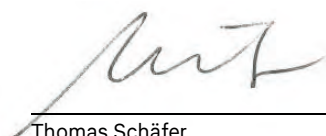
Gernot Döllner



Manfred Döss



Gunnar Kilian



Thomas Schäfer



Thomas Schmall-von Westerholt



Hauke Stars

Zpráva nezávislého auditora

Po dokončení auditu jsme dne 1. března 2024 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 („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 2023, konsolidovaného výkazu o finanční situaci k 31. prosinci 2023, konsolidovaného výkazu změn vlastního kapitálu a konsolidovaného výkazu o peněžních tocích za účetní období od 1. ledna do 31. prosince 2023, a přílohy ke konsolidované účetní závěrce, včetně shrnutí podstatných účetních metod. Dále jsme ověřili konsolidovanou výroční zprávu zahrnutou ve výroční zprávě společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT za účetní období od 1. ledna do 31. prosince 2023. 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 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 2023 a výsledku jejího hospodaření za účetní období od 1. ledna do 31. prosince 2023 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. Nevjadřujeme 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 2023 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 2023 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 řídicím 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 přidělů do rezerv jsme analyzovali, do jaké míry jsou přiděly 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. vynesným 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 peněžotvorných 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 tržních podílů a marží pro elektromobily a dlouhodobých měr tempa růstu. 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 peněžotvorných 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 nezávisle na sobě generují peněžní přítoky, a zda jsou goodwillly 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 peněžotvorných jednotek s plánováním koncernu. Jako východisko jsme porovnali hodnoty pětiletého provozního plánování koncernu Volkswagen sestaveného statutárním orgánem a následně schváleného dozorčí radou s plánovanými hodnotami použitými při testování na snížení hodnoty. Významné premisy plánů pro vybrané značky, kterým jsou přiřazeny významné goodwillly 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 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 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 peněžotvorné jednotky provést test na snížení hodnoty na úrovni značek definovaných jako peněžotvorné 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 peněžotvorných 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 tržních podílů a marží pro elektromobily a dlouhodobých měr tempa růstu. Růstová očekávání statutárního orgánu jsou spojena s riziky a mohou být revidována s ohledem na měnící se ekologickoprávní požadavky a tržní podmínky.

Statutární orgán má navíc prostor pro uvážení při stanovení peněžotvorných 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 peněžitovné jednotky, které jsou aktivované výkony vývoje přiřazeny.

Navíc jsme s přizváním oceňovacích znalců posoudili mimo jiné metodický postup určení relevantních peněžitovných 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 a následně schváleného dozorčí radou s plánovanými hodnotami použitými při testování na snížení hodnoty. 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 měř tempa růstu srovnáním s pozorovatelnými hodnotami. Ke zhodnocení použitých diskontních sazeb a měř 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 reklamčních 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. S ohledem na výši rezerv a prostor pro uvážení v rámci 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 odhadovaných budoucích nákladů na zárukya procesy tvorby rezerv a v dílčích oblastech jsme provedli testy kontrol.

Vzhledem k nejistotě ve vztahu k odhadovaným budoucím nákladům na záruky 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 předchozích pojistných událostech, 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.

Minimální změny parametrů, na nichž je ocenění založeno, mohou vést k výrazným odchylkám v hodnotách. 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 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 slabín modelů, resp. nutnosti úprav modelů na základě validačních provedených podle validačních přístupů a na základě 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“.

Zdůraznění skutečnosti – Imanentní riziko na základě nejistot ohledně souladu s výkladem nařízení EU o taxonomii

Upozorňujeme na skutečnosti uvedené statutárním orgánem v oddíle „Taxonomie EU“ konsolidované výroční zprávy ohledně zveřejnění týkajících se taxonomie EU. Zde se uvádí, že nařízení EU o taxonomii a v související akty přijaté Komisí v přenesené pravomoci obsahují formulace a pojmy, které jsou zatíženy výkladovými nejistotami a k nimž dosud nebylo zveřejněno vysvětlení. Statutární orgán popisuje, jakým způsobem pojal výklad nařízení EU o taxonomii a souvisejících aktů přijatých Komisí v přenesené pravomoci. Na základě imanentního rizika, že neurčitě právní pojmy mohou být vyloženy odlišně, je soulad tohoto výkladu zatížen nejistotami. Náš výrok ke konsolidované výroční zprávě není v souvislosti s touto záležitostí modifikován.

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.

Statutární 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;
- 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;
- získat dostatečné a vhodné důkazní informace o finančních údajích účetních jednotek zahrnutých do Skupiny a o její podnikatelské činnosti, aby bylo možné vyjádřit výroky ke konsolidované účetní závěrce a konsolidované výroční zprávě. Odpovídáme za řízení auditu konsolidované účetní závěrky, dohled nad ním a za jeho provedení. Výroky auditora jsou naší výhradní odpovědností;
- posoudit, zda je konsolidovaná výroční zpráva v souladu s konsolidovanou účetní závěrkou, zda odpovídá zákonným (německým) 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 REPRODUKČÍ KONSOLIDOVANÉ ÚČETNÍ ZÁVĚRKY A KONSOLIDOVANÉ VÝROČNÍ ZPRÁVY PODLE § 317 ODS. 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_2023-12-31.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 2023 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 QS 1).

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 nařízení EU o auditu

10. května 2023 jsme byli valnou hromadou zvoleni auditorem konsolidované účetní závěrky. 26. července 2023 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 urče-nou výboru pro audit podle článku 11 nařízení EU o auditu (dlouhá 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.

Německý veřejný auditor odpovědný za auditní zakázku

Německým veřejným 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.
- 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“ zahrnují následující části výroční finanční zprávy, jejichž znění jsme obdrželi před vydáním zprávy auditora:

- nefinanční konsolidovaná zpráva

„Ostatní informace“ také zahrnují další části výroční finanční zprávy, jejichž znění jsme obdrželi před vydáním zprávy auditora, zejména oddíly:

- Zpráva dozorčí rady
- Naším 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 1. březen 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer
[německý veřejný auditor]

Matischiok
Wirtschaftsprüfer
[německý veřejný auditor]

Zpráva nezávislého auditora

Pro společnost VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Provedli jsme audit přiložené zprávy o odměňování společnosti VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, za účetní období od 1. ledna do 31. prosince 2023, 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 2023, 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 orgánem Institut der Wirtschaftsprüfer ve znění platném k 1. lednu 2017, které jsou přiloženy k této zprávě.

Hannover 1. březen 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok
Wirtschaftsprüfer
[německý veřejný auditor]

Hantke
Wirtschaftsprüfer
[německý veřejný auditor]

6

Dodatečné informace

460	Přehled za pětileté období
461	Klíčové finanční a výkonnostní ukazatele
462	Glosář
465	Plánované události

Přehled za pětileté období

	2023	2022 ¹	2021	2020	2019
Objemové údaje (v tisících)					
Prodej vozidel (počet kusů)	9 362	8 481	8 576	9 157	10 956
Tuzemské	1 178	1 005	973	1 108	1 347
Zahraniční	8 184	7 476	7 603	8 049	9 609
Výroba (počet kusů)	9 309	8 717	8 283	8 900	10 823
Tuzemské	1 914	1 648	1 483	1 633	2 112
Zahraniční	7 395	7 069	6 800	7 267	8 712
Zaměstnanci (roční průměr)	676	669	668	668	668
Tuzemské	293	289	294	294	295
Zahraniční	383	380	373	373	373
Finanční údaje (v mil. €)					
Výkaz zisku a ztráty					
Tržby	322 284	279 050	250 200	222 884	252 632
Náklady na prodej	-261 262	-226 866	-202 959	-183 937	-203 490
Hrubý zisk nebo ztráta	61 022	52 184	47 241	38 947	49 142
Odbytové náklady	-21 340	-19 840	-19 228	-18 407	-20 978
Správní náklady	-12 724	-11 655	-10 420	-9 399	-9 767
Čistý ostatní provozní výsledek	-4 382	1 421	1 682	-1 466	-1 437
Provozní výsledek	22 576	22 109	19 275	9 675	16 960
Finanční výsledek	618	-40	851	1 991	1 396
Výsledek hospodaření před zdaněním	23 194	22 070	20 126	11 667	18 356
Daňový náklad	-5 266	-6 217	-4 698	-2 843	-4 326
Výsledek hospodaření po zdanění	17 928	15 852	15 428	8 824	14 029
Osobní náklady	49 755	47 002	43 677	40 516	42 913
Rozvaha (k 31. 12.)					
Dlouhodobá aktiva	360 694	339 853	328 261	302 170	300 608
Krátkodobá aktiva	239 644	224 159	200 347	194 944	187 463
Aktiva celkem	600 338	564 013	528 609	497 114	488 071
Vlastní kapitál	189 912	178 328	146 154	128 783	123 651
z toho: nekontrolní podíly	14 218	12 952	1 705	1 734	1 870
Dlouhodobé závazky	204 552	202 961	218 062	202 921	196 497
Krátkodobé závazky	205 874	182 723	164 393	165 410	167 924
Bilanční suma	600 338	564 013	528 609	497 114	488 071
Peněžní toky z provozní činnosti	19 356	28 496	38 633	24 901	17 983
Peněžní toky z investiční činnosti	28 031	25 454	24 181	18 372	20 076
Peněžní toky z finanční činnosti	16 008	4 225	-7 754	7 637	-865

1. Rok 2022 byl upraven z důvodu nové verze IFRS 17.

Klíčové finanční výkonnostní ukazatele

%	2023	2022 ¹	2021	2020	2019
Koncern Volkswagen					
Hrubá zisková marže	18,9	18,7	18,9	17,5	19,5
Mzdová nákladovost	15,4	16,8	17,5	18,2	17,0
Provozní ziskové rozpětí	7,0	7,9	7,7	4,3	6,7
Rentabilita tržeb před zdaněním	7,2	7,9	8,0	5,2	7,3
Rentabilita tržeb po zdanění	5,6	5,7	6,2	4,0	5,6
Poměr vlastního kapitálu k celkovým aktivům	31,6	31,6	27,6	25,9	25,3
Divize Automobily²					
Meziroční změna objemu prodeje v počtu kusů ³	+10,4	-1,1	-6,3	-16,4	+0,5
Meziroční změna objemu tržeb	+15,4	+12,7	+13,3	-14,3	+5,7
Provozní ziskové rozpětí	7,0	7,1	6,4	3,7	6,5
EBITDA (Zisk před započtením úroků, daní a odpisů) (v mil. €) ⁴	36 513	37 325	31 609	24 462	29 706
Návratnost investic (ROI) ⁵	12,3	12,0	10,4	6,5	11,2
Peněžní toky z provozní činnosti jako procento tržeb	14,1	12,9	15,7	13,6	14,5
Peněžní toky z investiční činnosti vztahující se k provozní činnosti jako procento tržeb	10,1	10,8	11,5	10,1	9,4
Čistá likvidita jako procento z tržeb	12,5	15,4	10,7	12,0	8,4
Poměr hmotných investic k tržbám (v %)	5,4	5,5	5,1	6,1	6,6
Náklady na výzkum a vývoj jako procento tržeb	8,1	8,1	7,6	7,6	6,7
Podíl investic v divizi Automobily	13,5	13,6	12,6	13,7	13,3
Konverzní poměr hotovosti	57,0	29,2	65,1	95,4	78,8
Poměr vlastního kapitálu k celkovým aktivům	47,8	45,1	40,1	38,1	37,6
Divize Finanční služby					
Zvýšení celkových aktiv	12,0	2,6	5,6	0,7	7,9
Rentabilita vlastního kapitálu před zdaněním ⁶	8,8	14,1	17,3	8,8	10,8
Poměr vlastního kapitálu k celkovým aktivům	14,8	16,1	14,5	13,2	12,8

1 Rok 2022 byl upraven z důvodu nové verze IFRS 17.

2 Včetně alokace konsolidačních úprav na divize Automobily a Finanční služby.

3 Včetně čínských společných podniků.

4 Provozní výsledek hospodaření plus čisté odpisy a ztráty ze snížení hodnoty/odúčtování ztrát ze snížení hodnoty u pozemků, budov a zařízení, kapitalizované náklady na vývoj, pronajatý majetek, goodwill a finanční aktiva tak, jak jsou vykázány ve výkazu peněžních toků.

5 Podrobnější informace jsou uvedeny v části „Návratnost investic (ROI) a podíl na tvorbě hodnoty ve vykazovaném období“ v kapitole „Výsledky hospodaření, finanční situace a čistá aktiva“.

6 Výsledek hospodaření před zdaněním jako procento průměrného vlastního kapitálu.

Glosář

Stručný popis vybraných termínů

Big Data

Big data (tzv. velká data) je termín používaný k popisu nových způsobů analýzy a vyhodnocování dat, jejichž objem je natolik rozsáhlý a složitý, že nemohou být zpracována běžně používanými nebo manuálními metodami.

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.

Průmysl 4.0

Termín popisuje čtvrtou průmyslovou revoluci a systematický rozvoj inteligentních sítí v reálném čase propojujících osoby, objekty a systémy s využitím veškerých možností informačních technologií v rámci celého hodnotového řetězce. Do výroby a logistiky budou na technické úrovni integrovány inteligentní stroje, systémy řízení zásob a provozní zařízení, která si budou nezávisle vyměňovat informace, aktivovat konkrétní kroky a provádět vzájemnou kontrolu. Tento systém nabízí obrovskou variabilitu, efektivní využití zdrojů, ergonomii a integraci zákazníků a obchodních partnerů do provozních procesů v celém hodnotovém řetězci.

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 CO₂ (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 dobít 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 Core (dříve Volume), Progressive (dříve Premium) a Sport Luxury (dříve Sport & Luxury), to vše při nízkých investičních nárocích.

Softwarově definovaná vozidla (SDV)

Vozidla navržena 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 používán 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 CO₂ 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 vykazání. 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 akcii 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.

Plánové události 2024

→ 13. března

Volkswagen AG výroční tisková konference
a konference pro investory

→ 30. dubna

výkaznictví leden – březen 2024

→ 29. května

Volkswagen AG výroční
valná hromada

→ 1. srpna

půlroční finanční report 2024

→ 30. října

výkaznictví leden – září 2024

Výroční zpráva zveřejněna

Volkswagen AG
Group Financial Publications
Letterbox 1848
38436 Wolfsburg, Německo
Telefon + 49 (0) 5361 9-0
Fax + 49 (0) 5361 9-28282

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.

Oddělení vztahu s investory

Investor Relations
Letterbox 1849
38436 Wolfsburg, Germany
E-mail: ir@volkswagen.de
Internet: www.volkswagen-group.com

Koncept, design a realizace

nexxar GmbH, Vienna

Český překlad

Škoda Auto a.s.

Fotografie

Volkswagen AG

Výroční zpráva byla připravena interně s využitím firesys (s výjimkou konsolidované účetní závěrky).

458.809.622.20