

Sonstige Erläuterungen

33. Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Ausgehend vom Ergebnis vor Steuern wird der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen) und Erträge bereinigt. Die Sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge resultieren im Wesentlichen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten sowie Fair-Value-Änderungen von Sicherungsgeschäften (siehe Angabe „Übriges Finanzergebnis“). Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital, in dem auch die Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden, ergibt sich der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sachanlagevermögen und bei Beteiligungen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten sowie Geldanlagen in Wertpapiere, Darlehen und Termingeldanlagen.

In der Finanzierungstätigkeit sind, neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Anleihen, die Zuflüsse aus Kapitalerhöhungen, der Begebung von Anleihen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten. Bezüglich der in den Kapitaleinzahlungen enthaltenen Zuflüsse aus der Begebung des Hybridkapitals im Juni 2017 in Höhe von 3.473 Mio.€ wird auf die Angabe „Eigenkapital“ verwiesen.

Die Veränderungen der Bilanzposten, die in der Kapitalflussrechnung dargestellt werden, sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen nicht zahlungswirksam sind und ausgesondert werden.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Jahr 2017 Zahlungen für erhaltene Zinsen in Höhe von 6.641 Mio.€ (Vorjahr: 6.364 Mio.€) und für gezahlte Zinsen in Höhe von 2.332 Mio.€ (Vorjahr: 2.716 Mio.€) enthalten. Darüber hinaus sind im Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in Höhe von 3.653 Mio.€ (Vorjahr: 3.613 Mio.€) enthalten.

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 1.015 Mio.€ (Vorjahr: 68 Mio.€) gezahlt.

Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	18.457	19.265
Termingeldanlagen	–420	–431
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	18.038	18.833

Termingeldanlagen werden nicht als Zahlungsmitteläquivalente eingestuft. Termingeldanlagen haben eine Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Flüssigen Mittel.

Die Aufteilung der Veränderung der Finanzschulden in zahlungswirksame und zahlungsunwirksame Vorgänge ergibt sich aus folgender Tabelle:

Mio. €	ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE					31.12.2017
	01.01.2017	zahlungswirksame Veränderungen	Währungskurs- änderungen	Änderungen		
				Konsolidierungs- kreis	Bewertungs- änderungen	
Anleihen	52.022	12.402	-1.018	-	-289	63.118
Sonstiger Kreditstand	102.259	3.501	-5.273	-370	-240	99.875
Leasingverbindlichkeiten	539	-28	-25	-16	9	479
Kreditstand	154.819	15.875	-6.316	-386	-520	163.472
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	3.849	-118	-	-	64	3.795
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	87	-274	17	-	10	-160
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	158.755	15.483	-6.299	-386	-446	167.107

34. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1. SICHERUNGSRICHTLINIEN UND GRUNDSÄTZE DES FINANZRISIKOMANAGEMENTS

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Für die konzernweite Risikopolitik bestehen Richtlinien, die sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute orientieren.

Das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten obliegt dem Bereich Konzern-Treasury. Die Teilkonzerne MAN und PHS sind in den wesentlichen Bereichen, der Teilkonzern Scania in begrenztem Umfang, in das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten durch den Bereich Konzern-Treasury einbezogen. Teilkonzerne verfügen über eigene Strukturen zur Risikosteuerung. Der Vorstandsausschuss für Risikomanagement (VAR) wird regelmäßig über die aktuellen Finanzrisiken informiert. Darüber hinaus werden der Konzernvorstand und der Aufsichtsrat turnusmäßig über die aktuelle Risikolage unterrichtet.

Zu weiteren Erläuterungen siehe Lagebericht Seite 187 bis 188.

2. KREDIT- UND AUSFALLRISIKO

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen. Das maximale Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten und sonstige Kreditverbesserungen in Höhe von 78.934 Mio. € (Vorjahr: 77.465 Mio. €) gemindert. Die gehaltenen Sicherheiten bestehen ausschließlich für finanzielle Vermögenswerte der Klasse Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Sicherheiten für Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge und Sicherungsübereignungen als auch Bürgschaften und Grundpfandrechte zum Einsatz. Darüber hinaus kommen im Rahmen von Sicherungsbeziehungen Barsicherheiten zum Einsatz. Dem Risiko aus originären Finanzinstrumenten wird des Weiteren durch die gebildeten Wertberichtigungen für Forderungsausfälle Rechnung getragen. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Banken. Darüber hinaus werden die Risiken durch ein Limitsystem begrenzt, welches im Wesentlichen auf der Eigenkapitalausstattung der Vertrags-

partner und den Bonitätseinschätzungen internationaler Rating-Agenturen aufbaut. Ferner besteht ein Kredit- und Ausfallrisiko aus begebenen Finanzgarantien. Das maximale Ausfallrisiko wird durch den Betrag bestimmt, welchen Volkswagen im Falle einer Inanspruchnahme zu zahlen hätte. Die entsprechenden Beträge werden unter dem Liquiditätsrisiko dargestellt.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen bei einzelnen Vertragspartnern oder Vertragspartnerkonzernen vor. Gegenüber dem deutschen öffentlich-rechtlichen Bankensektor insgesamt haben sich die Verhältnisse hinsichtlich einer Konzentration der Kredit- und Ausfallrisikopositionen aus konzernweiten Geld- und Kapitalanlagen sowie derivativen Finanzinstrumenten leicht verändert: Dessen Anteil betrug zum Jahresende 2017 7,4 % verglichen mit 13,0 % zum Jahresende 2016. Das Vorliegen einer Risikokonzentration wird sowohl auf der Ebene der einzelnen Vertragspartner oder Vertragspartnerkonzerne als auch hinsichtlich der Länder, in denen diese ansässig sind, beurteilt und überwacht, jeweils anhand des Anteils der betreffenden Risikoposition an allen Kredit- und Ausfallrisikopositionen.

Für China betrug der Anteil der Kredit- und Ausfallrisikopositionen zum Jahresende 2017 29,5 % verglichen mit 27,9 % zum Jahresende 2016. Es lagen keine weiteren wesentlichen Konzentrationen der Kredit- und Ausfallrisikopositionen in einzelnen Ländern vor.

KREDIT- UND AUSFALLRISIKO FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE DARGESTELLT NACH BRUTTOBUCHWERTEN

Mio. €	Weder überfällig noch wertbe- richtigt	Überfällig und nicht wertbe- richtigt	Wertbe- richtigt	31.12.2017	Weder überfällig noch wertbe- richtigt	Überfällig und nicht wertbe- richtigt	Wertbe- richtigt	31.12.2016
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	124.044	2.888	2.900	129.832	115.747	3.001	3.003	121.751
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.395	2.833	562	13.791	9.421	2.596	607	12.624
Sonstige Forderungen	13.403	102	196	13.700	14.391	110	162	14.663
Zum Fair Value bewertet	16.862	–	290	17.152	17.907	–	259	18.166
	164.704	5.822	3.948	174.475	157.466	5.706	4.031	167.203

Innerhalb des Volkswagen Konzerns existieren keine überfälligen zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente. Im Geschäftsjahr 2017 wurden zum Fair Value bewertete Wertpapiere mit Anschaffungskosten in Höhe von 86 Mio. € (Vorjahr: 83 Mio. €) einzelwertberichtigt. Zusätzlich werden bei den dargestellten weder überfälligen noch wertberichtigten Forderungen aus Finanzdienstleistungen und bei den dargestellten überfälligen und nicht wertberichtigten Forderungen aus Finanzdienstleistungen portfoliobasierte Wertberichtigungen zur Risikovorsorge vorgenommen. Die Vermögenswerte der Klasse in Sicherungsbeziehungen sind weder überfällig noch wertberichtigt.

**BONITÄTSEINSTUFUNG DER BRUTTOBUCHWERTE WEDER ÜBERFÄLLIGER
NOCH WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE**

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2017	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2016
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet						
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	104.143	19.901	124.044	99.153	16.595	115.747
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.259	136	10.395	9.284	137	9.421
Sonstige Forderungen	13.313	90	13.403	14.238	153	14.391
Zum Fair Value bewertet	22.086	–	22.086	22.021	–	22.021
	149.802	20.127	169.928	144.694	16.885	161.580

Im Volkswagen Konzern erfolgt bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgt dies durch Scoring-Systeme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kommen Ratingsysteme zum Einsatz. Die dabei mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten. Die zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte enthalten in Höhe von 5,2 Mrd. € (Vorjahr: 4,1 Mrd. €) derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen, welche der Risikoklasse 1 zugeordnet sind.

**FÄLLIGKEITSANALYSE DER BRUTTOBUCHWERTE ÜBERFÄLLIGER
NICHT WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE**

Mio. €	ÜBERFÄLLIG			BRUTTOBUCHWERT
	bis 30 Tage	mehr als 30 Tage bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	31.12.2016
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.205	788	8	3.001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.080	720	795	2.596
Sonstige Forderungen	49	36	24	110
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	3.334	1.544	828	5.706

Mio. €	ÜBERFÄLLIG			BRUTTOBUCHWERT
	bis 30 Tage	mehr als 30 Tage bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	31.12.2017
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.148	728	12	2.888
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.164	689	980	2.833
Sonstige Forderungen	43	21	37	102
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	3.355	1.438	1.029	5.822

Sicherheiten, die im laufenden Geschäftsjahr für finanzielle Vermögenswerte angenommen worden sind, wurden in Höhe von 109 Mio. € (Vorjahr: 120 Mio. €) bilanzwirksam erfasst. Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge.

3. LIQUIDITÄTSRISIKO

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Volkswagen Konzerns wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, bestätigten Kreditlinien sowie der Emission von Wertpapieren an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten jederzeit sichergestellt. Der Bestand an bilateralen und syndizierten bestätigten Kreditlinien beträgt zum 31. Dezember 2017 19,9 Mrd. €, davon sind 3,4 Mrd. € ausgenutzt.

Über lokale Zahlungsmittel in bestimmten Ländern (zum Beispiel: China, Brasilien, Argentinien, Südafrika, Indien) kann der Konzern grenzüberschreitend nur unter Beachtung geltender Devisenverkehrsbeschränkungen verfügen. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten, vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten.

FÄLLIGKEITSANALYSE UNDISKONTIERTER ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE AUS FINANZINSTRUMENTEN

Mio. €	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			2017	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			2016
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	3.379	–	–	3.379	3.382	–	–	3.382
Finanzschulden	83.867	69.968	16.113	169.949	90.044	60.603	10.955	161.602
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.041	5	–	23.046	22.788	6	–	22.794
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	7.360	1.557	86	9.003	6.009	1.789	83	7.880
Derivate	72.635	47.414	332	120.381	77.294	59.007	119	136.420
	190.281	118.945	16.531	325.758	199.517	121.405	11.157	332.079

Bei der Ermittlung der Zahlungsmittelabflüsse im Zusammenhang mit den Andienungs-/Ausgleichsrechten wurde eine Andienung zum frühestmöglichen Rückzahlungstermin unterstellt.

Die Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. In den Zahlungsmittelabflüssen sind auch durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate berücksichtigt. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, die in dieser Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Bei Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen. Dies gilt insbesondere auch, wenn Sicherungsbeziehungen mittels Gegengeschäften geschlossen worden sind.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, der Angabe „Sonstige finanzielle Verpflichtungen“ zu entnehmen.

Die maximal mögliche Inanspruchnahme aus Finanzgarantien beträgt zum 31. Dezember 2017 261 Mio. € (Vorjahr: 173 Mio. €). Finanzgarantien werden stets als sofort fällig angenommen.

4. MARKTPREISRISIKO

4.1 Sicherungspolitik und Finanzderivate

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Volkswagen Konzern Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen beziehungsweise auszuschließen. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden mit Ausnahme der Teilkonzerne Scania, MAN und Porsche Holding GmbH (Salzburg) durch Konzern-Treasury zentral durchgeführt beziehungsweise koordiniert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen:

Mio. €	2017	2016
Sicherungsinstrumente Fair-Value-Hedges	307	670
Grundgeschäfte Fair-Value-Hedges	-300	-739
Ineffektiver Teil von Cash-Flow-Hedges	-11	6

Als ineffektiver Teil von Cash-flow-Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair-Value-Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen, bei denen aber insgesamt eine Effektivität im zulässigen Rahmen zwischen 80% und 125% nachgewiesen wurde. Diese Erträge beziehungsweise Aufwendungen werden unmittelbar im Finanzergebnis erfasst.

Aus der Cash-flow-Hedge-Rücklage wurden im Geschäftsjahr 554 Mio. € ergebniserhöhend (Vorjahr: 1.222 Mio. € ergebnisvermindernd) in das Sonstige betriebliche Ergebnis, 11 Mio. € ergebniserhöhend (Vorjahr: 10 Mio. € ergebnisvermindernd) in das Finanzergebnis und 7 Mio. € (Vorjahr: 90 Mio. €) ergebnisvermindernd in die Kosten der Umsatzerlöse und in das Finanzergebnis übernommen.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Volkswagen Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die quantitative Risikomessung werden die Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen mittels Value-at-Risk (VaR) auf Basis einer historischen Simulation gemessen, während die Marktpreisrisiken der übrigen Konzerngesellschaften mit Hilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt werden. Die Value-at-Risk-Berechnung gibt die Größenordnung eines möglichen Verlusts des Gesamtportfolios an, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99% innerhalb eines Zeithorizonts von 40 Tagen nicht überschritten wird. Grundlage hierfür ist die Aufbereitung aller sich aus den originären und derivativen Finanzinstrumenten ergebenden Cash-flows in einer Zinsablaufbilanz. Die bei der Ermittlung des Value-at-Risk verwendeten historischen Marktdaten reichen dabei auf einen Zeitraum von 1.000 Handelstagen zurück. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt.

4.2 Marktpreisrisiko Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen)

4.2.1 Währungsrisiko

Das Währungsrisiko des Volkswagen Konzerns (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultiert aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen sowie der operativen Geschäftstätigkeit. Zur Begrenzung des Währungsrisikos werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zins/Währungsswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung aller wesentlichen Zahlungen der allgemeinen Geschäftstätigkeit, welche nicht in der funktionalen Währung der jeweiligen Konzernunternehmen erfolgen. Im Finanzierungsbereich gilt der Grundsatz der Währungskongruenz.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken wurden Kurssicherungen im Jahr 2017, unter Anderem in den Währungen argentinischer Peso, australischer Dollar, brasilianischer Real, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, Hongkong-Dollar, indische Rupie, japanischer Yen, kanadischer Dollar, mexikanischer Peso, norwegische Krone, polnischer Zloty, russischer Rubel, schwedische Krone, Schweizer Franken, Singapur-Dollar, südafrikanischer Rand, südkoreanischer Won, Taiwan-Dollar, tschechische Krone, ungarischer Forint und US-Dollar, abgeschlossen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Volkswagen Konzern Finanzinstrumente eingeht.

Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen sich gegenüber den übrigen Währungen um 10% auf- oder abgewertet hätten, ergäben sich in Bezug auf die nachfolgend genannten Währungsrelationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis nach Ertragsteuern. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte ist nicht zweckmäßig, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Sensitivitäten der zum 31. Dezember 2017 im Bestand befindlichen wesentlichen Währungen.

Mio. €	31.12.2017		31.12.2016	
	+ 10 %	-10 %	+ 10 %	-10 %
Währungsrelation				
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	1.627	-1.303	1.929	-2.294
Ergebnis nach Ertragsteuern	-365	193	-338	649
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	1.126	-1.124	1.202	-1.189
Ergebnis nach Ertragsteuern	-73	75	-58	51
EUR/CNY				
Sicherungsrücklage	515	-491	665	-662
Ergebnis nach Ertragsteuern	-58	62	6	25
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	271	-244	318	-318
Ergebnis nach Ertragsteuern	-40	20	-7	7
EUR/CHF				
Sicherungsrücklage	246	-232	380	-375
Ergebnis nach Ertragsteuern	16	-20	-9	2
EUR/AUD				
Sicherungsrücklage	164	-164	178	-182
Ergebnis nach Ertragsteuern	-36	37	-23	26
EUR/CAD				
Sicherungsrücklage	121	-113	145	-154
Ergebnis nach Ertragsteuern	-51	48	-54	63
EUR/SEK				
Sicherungsrücklage	105	-100	91	-89
Ergebnis nach Ertragsteuern	-22	18	-24	23
CZK/GBP				
Sicherungsrücklage	91	-91	106	-106
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	0	0
EUR/CZK				
Sicherungsrücklage	69	-69	31	-31
Ergebnis nach Ertragsteuern	-20	20	-43	43
EUR/TWD				
Sicherungsrücklage	72	-72	36	-36
Ergebnis nach Ertragsteuern	-10	10	-10	10
GBP/USD				
Sicherungsrücklage	63	-63	106	-106
Ergebnis nach Ertragsteuern	-2	2	2	-2
EUR/KRW				
Sicherungsrücklage	55	-59	77	-82
Ergebnis nach Ertragsteuern	-3	6	-8	13
EUR/PLN				
Sicherungsrücklage	-	-	-107	108
Ergebnis nach Ertragsteuern	-60	60	-21	21
PLN/CZK				
Sicherungsrücklage	58	-58	14	-14
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	0	0
BRL/USD				
Sicherungsrücklage	-16	16	-20	20
Ergebnis nach Ertragsteuern	41	-41	82	-82

4.2.2 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Zur Sicherung werden überwiegend im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cash-flow-Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps abgeschlossen. Die Refinanzierung konzerninterner Finanzierungen erfolgt überwiegend fristenkongruent. Abweichungen vom Konzernstandard erfolgen auf Basis zentraler Limitvorgaben und unterliegen einer laufenden Überwachung.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden für diese Gesellschaften mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital, unter Berücksichtigung von Steuern, dargestellt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2017 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 88 Mio. € (Vorjahr: 60 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2017 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 24 Mio. € (Vorjahr: 60 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2017 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 76 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2017 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 64 Mio. € (Vorjahr: 24 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.2.3 Rohstoffrisiko

Rohstoffrisiken für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultieren im Wesentlichen aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Eisen- und Nichteisenmetallen, Edelmetallen, Rohstoffbedarfen im Zusammenhang mit der Digitalisierungs- und Elektrifizierungsstrategie des Konzerns sowie Kohle, CO₂-Zertifikaten und Kautschuk.

Zur Begrenzung von Rohstoffrisiken werden sowohl Warentermingeschäfte als auch Swaps abgeschlossen.

Für die Sicherung der Rohstoffrisiken aus Aluminium und Kohle erfolgte bis zum Jahresende 2016 teilweise eine Bilanzierung als Hedge Accounting nach IAS 39. Mit Beginn des Jahres 2017 wurden diese Sicherungsumfänge als nicht im Hedge Accounting klassifiziert.

Rohstoffpreisisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt. Diese zeigt den Effekt von Änderungen der Risikovariablen Rohstoffpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Nichteisenmetalle sowie der Kohle und Kautschuk-Sicherungen zum 31. Dezember 2017 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 101 Mio. € (Vorjahr: 82 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Dezember 2016 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 48 Mio. € höher (niedriger) ausgefallen. Zum Jahresende 2017 waren keine Sicherungsumfänge als im Hedge Accounting klassifiziert.

4.2.4 Aktien- und Anleihekursrisiko

Die aus der Überschussliquidität aufgelegten Spezialfonds sowie die zum Fair Value bewerteten Beteiligungen unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Die sich aus einer Variation der Marktzinssätze ergebenden Veränderungen der Anleihekurse werden, wie die Bewertung von Währungs- und sonstigen Zinsrisiken, aus den Spezialfonds sowie der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen in den Abschnitten 4.2.1 und 4.2.2 quantifiziert. Generell wirken wir den Risiken aus Spezialfonds dadurch entgegen, dass wir, wie in den Anlagerichtlinien festgelegt, bei der Anlage von Mitteln auf eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte achten. Daneben führen wir bei entsprechender Marktlage Kurssicherungen durch.

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf den Preis von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen hierbei insbesondere Börsenkurse oder Indizes sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen infrage.

Wenn zum 31. Dezember 2017 die Aktienkurse um 10% höher gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 28 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2017 die Aktienkurse um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 108 Mio. € (Vorjahr: 28 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.3 Marktpreisrisiko Volkswagen Finanzdienstleistungen

Das Währungskursrisiko des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Das Zinsrisiko ergibt sich aus fristeninkongruenten Refinanzierungen und aus unterschiedlichen Zinselastizitäten der einzelnen Aktiv- und Passivpositionen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Währungs- beziehungsweise Zinssicherungsgeschäften begrenzt.

Im Rahmen der Zinssicherungsgeschäfte kommen Mikro- und Portfoliohedges zum Einsatz. Die in diese Sicherungsstrategie einbezogenen Teile der festverzinslichen Vermögenswerte beziehungsweise Verbindlichkeiten werden entgegen der ursprünglichen Folgebewertung (fortgeführte Anschaffungskosten) zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die dadurch resultierenden Effekte in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch die gegenläufigen Ergebniswirkungen der Zinssicherungsgeschäfte (Swaps) kompensiert. Zur Vermeidung von Währungsrisiken werden Währungssicherungskontrakte, bestehend aus Devisentermingeschäften und Zins-/Währungsswaps, eingesetzt. Alle Zahlungsströme in Fremdwährung werden abgesichert.

Zum 31. Dezember 2017 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 167 Mio. € (Vorjahr: 95 Mio. €) und für das Währungsrisiko 165 Mio. € (Vorjahr: 199 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen betrug 167 Mio. € (Vorjahr: 197 Mio. €).

5. METHODEN ZUR ÜBERWACHUNG DER EFFEKTIVITÄT DER SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen wird im Volkswagen Konzern prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode sowie mit statistischen Methoden in Form einer Regressionsanalyse durchgeführt. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Effektivitätstests in Form der Dollar-Offset-Methode oder in Form einer Regressionsanalyse.

Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts verglichen.

Bei Anwendung der Regressionsanalyse wird die Wertentwicklung des Grundgeschäfts als unabhängige, die des Sicherungsgeschäfts als abhängige Größe dargestellt. Die Klassifizierung als wirksame Sicherungsbeziehung erfolgt bei hinreichenden Bestimmtheitsmaßen und Steigungsfaktoren.

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	RESTLAUFZEIT			NOMINAL- VOLUMEN GESAMT	NOMINAL- VOLUMEN GESAMT
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2017	31.12.2016
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente für Cash-flow-Hedges:					
Zinsswaps	3.490	8.999	38	12.527	17.054
Devisenterminkontrakte	32.329	35.538	–	67.867	84.754
Devisenoptionskontrakte	8.128	11.435	–	19.563	26.081
Währungsswaps	–	–	–	–	2.295
Zins-/Währungsswaps	387	165	–	551	1.951
Wareterminkontrakte	–	–	–	–	679
Nominalvolumen übrige Derivate:					
Zinsswaps	20.483	48.067	20.125	88.675	84.612
Zinsoptionskontrakte	–	–	–	–	–
Devisenterminkontrakte	19.592	2.942	2	22.535	28.436
Übrige Devisenoptionskontrakte	10	–	–	10	45
Währungsswaps	20.825	1.451	–	22.276	12.207
Zins-/Währungsswaps	3.350	6.025	293	9.667	8.839
Wareterminkontrakte	798	477	–	1.275	1.235

Sowohl durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate als auch die Gegengeschäfte sind in dem jeweiligen Nominalvolumen berücksichtigt. Die Gegengeschäfte kompensieren Effekte aus den ursprünglichen Sicherungsgeschäften. Ohne die Berücksichtigung der Gegengeschäfte wäre das jeweilige Nominalvolumen deutlich niedriger. Zusätzlich zu den Derivaten, die zur Devisen-, Zins- und Preissicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag Optionen und sonstige Derivate auf Eigenkapitalinstrumente mit einem Nominalvolumen von 29 Mio. € (Vorjahr: 45 Mio. €), deren Restlaufzeit unter einem Jahr beträgt.

Aufgrund einer Verringerung von Planzahlen wurden bestehende Cash-flow-Hedge-Beziehungen mit einem Nominalvolumen von 361 Mio. € (Vorjahr: 811 Mio. €) aufgelöst. Aus der Cash-flow-Hedge-Rücklage wurden 3 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) ergebnisvermindernd im Finanzergebnis erfasst. Darüber hinaus waren aufgrund interner Risikovorgaben Sicherungsbeziehungen aufzulösen.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cash-flow-Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Marktwerte der Derivat-Volumina ermitteln wir anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden. Folgende Zinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	EUR	CHF	CNY	CZK	GBP	JPY	KRW	SEK	USD
Zins für sechs Monate	–0,3214	–0,5535	4,9281	0,4824	0,5446	0,0281	1,7108	–0,3815	1,7499
Zins für ein Jahr	–0,2826	–0,4924	4,7799	0,4543	0,6229	0,0295	1,8385	–0,3298	1,9011
Zins für fünf Jahre	0,3170	–0,1410	4,7400	1,6200	1,0325	0,1013	2,1275	0,4980	2,2400
Zins für zehn Jahre	0,8840	0,2690	4,6300	1,8450	1,2735	0,2613	2,2000	1,2000	2,3920

35. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement des Konzerns stellt sicher, dass die Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeiter und der übrigen Stakeholder erreicht werden können. Insbesondere stehen die Erreichung der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, wird seit Jahren ein wertorientiertes Steuerungskonzept mit der absoluten Erfolgsgröße Wertbeitrag und der relativen Kennzahl Kapitalrendite (RoI) genutzt.

Der Wertbeitrag entspricht der Differenz zwischen dem Operativen Ergebnis nach Steuern einerseits und den Kapitalkosten des investierten Vermögens andererseits. Die Kapitalkosten berechnen sich aus der Multiplikation des vom Kapitalmarkt geforderten Kapitalkostensatzes mit dem durchschnittlichen investierten Vermögen. Das investierte Vermögen ergibt sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen) und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Trotz der Belastungen aus den Sondereinflüssen im Operativen Ergebnis konnte im Berichtsjahr im Konzernbereich Automobile ein positiver Wertbeitrag in Höhe von 5.935 Mio.€ ausgewiesen werden, der aufgrund des verbesserten Operativen Ergebnisses und der nur leicht gestiegenen Kapitalkosten deutlich über dem Vorjahreswert liegt.

Die Kapitalrendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Übersteigt die Kapitalrendite den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, ergibt sich eine Wertsteigerung des investierten Vermögens beziehungsweise ein positiver Wertbeitrag. Im Konzern wird ein Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen von 9% definiert, der einerseits für die Geschäftseinheiten, andererseits für die einzelnen Produkte und Produktlinien gilt. In der Strategie 2025 wird unser Anspruch verankert, nachhaltig eine Kapitalrendite von über 15% zu erwirtschaften. Die Kapitalrendite dient somit in der operativen und strategischen Steuerung als konsistente Zielvorgabe und zur Messung der Zielerreichung für den Konzernbereich Automobile, die einzelnen Geschäftseinheiten sowie Projekte und Produkte. Für den Konzernbereich Automobile wurde im Berichtsjahr eine Kapitalrendite von 12,1% erzielt, die über unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9% liegt und deutlich den aktuellen Kapitalkostensatz von 6,0% übertrifft.

Aufgrund der Besonderheiten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen steht mit der Eigenkapitalrendite eine besondere Zielgröße im Mittelpunkt der Steuerung, die sich am eingesetzten Eigenkapital orientiert. Zur Ermittlung dieser Kennzahl wird das Ergebnis vor Steuern in Beziehung zum durchschnittlichen Eigenkapital gesetzt. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Stand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres ermittelt. Daneben besteht im Konzernbereich Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen sowie das externe Rating durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen. Um die bankenaufsichtsrechtlichen Vorgaben stets einzuhalten, ist bei der Volkswagen Bank ein in das interne Berichtswesen integriertes Planungsverfahren eingerichtet, durch das auf Basis der tatsächlichen und der erwarteten Geschäftsentwicklung laufend der Eigenkapitalbedarf ermittelt wird. Hierdurch wurde auch im Berichtsjahr sichergestellt, dass die aufsichtsrechtlichen Mindestkapitalanforderungen sowohl auf Gruppenebene als auch auf Ebene einzelner, besonderer Eigenkapitalanforderungen unterliegender Gesellschaften immer eingehalten wurden.

Die Kapitalrendite und der Wertbeitrag im Konzernbereich Automobile sowie die Eigenkapitalrendite und die Eigenkapitalquote im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in folgender Tabelle dargestellt:

Mio. €	2017	2016
Konzernbereich Automobile¹		
Operatives Ergebnis nach Steuern	11.756	7.419
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	97.021	91.020
Kapitalrendite (RoI) in %	12,1	8,2
Kapitalkostensatz in %	6,0	6,2
Kapitalkosten des investierten Vermögens	5.821	5.643
Wertbeitrag²	5.935	1.775
Konzernbereich Finanzdienstleistungen		
Ergebnis vor Steuern	2.502	2.408
Durchschnittliches Eigenkapital	25.626	22.342
Eigenkapitalrendite vor Steuern in %	9,8	10,8
Eigenkapitalquote in %	13,7	12,5

1 Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen; ohne Berücksichtigung der Ergebnis- und Vermögensseffekte aus der Kaufpreisallokation.

2 Der Wertbeitrag entspricht dem Economic Value Added (EVA®). EVA® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Unternehmensberatungsgesellschaft Stern Stewart & Co.

36. Eventualverbindlichkeiten

Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	423	419
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	60	75
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	21	20
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	7.909	6.305
	8.413	6.819

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betrugen 768 Mio.€ (Vorjahr: 944 Mio.€).

Bei Verbindlichkeiten aus Bürgschaften verpflichtet sich der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen, sofern die Garantienehmer ihre Verpflichtungen nicht erfüllen.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten umfassen insbesondere mögliche Belastungen aus steuer- und zollrechtlichen Sachverhalten sowie Rechtsstreitigkeiten und Verfahren im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern und Anlegern. Die im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik bestehenden Eventualverbindlichkeiten betragen dabei insgesamt 4,3 Mrd. €, wobei 3,4 Mrd. € auf Anlegerklagen entfallen. Enthalten sind darüber hinaus bestimmte Umfänge von im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik stehenden Sammel- und Masseverfahren und Strafverfahren/Ordnungswidrigkeiten, soweit sie bewertbar sind. Ein Teil dieser Verfahren befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium, so dass bisher die Anspruchsgrundlagen teilweise durch die Kläger nicht spezifiziert wurden und/oder die Anzahl der Kläger beziehungsweise die geltend gemachten Beträge nicht hinreichend konkret feststehen. Diese Verfahren waren, soweit sie die Definition einer Eventualverbindlichkeit erfüllen, in der Regel mangels Bewertbarkeit nicht anzugeben.

Daneben sind in den sonstigen Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 0,7 Mrd. € mögliche Belastungen aus Steuerrisiken enthalten, die bei MAN Latin America bestehen. In den Steuerverfahren zwischen MAN Latin America und der brasilianischen Finanzverwaltung vertritt die brasilianische Finanzverwaltung bezüglich der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America durch MAN eine abweichende Auffassung der steuerlichen Auswirkungen. Es wird zurzeit als nicht wahrscheinlich eingeschätzt, dass MAN Latin America im Zusammenhang mit diesen Verpflichtungen in Anspruch genommen wird.

Die US-Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) hat gemeinsam mit der Firma Takata am 5. Mai 2016 eine weitere Ausweitung des Rückrufs für diverse Modelle unterschiedlicher Hersteller, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata verbaut wurden, verkündet. Daneben wurden auch Rückrufe in einzelnen Ländern von den lokalen Behörden angeordnet. Von den Rückrufen sind auch Modelle des Volkswagen Konzerns betroffen. Hierfür wurden entsprechende Rückstellungen gebildet. Es kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es zu weiteren Ausweitungen kommen könnte, die auch Modelle des Volkswagen Konzerns betreffen werden. Weitere Angaben gemäß IAS 37.86 können für den Sachverhalt derzeit aufgrund der noch andauernden technischen Untersuchungen und behördlichen Abstimmungen nicht angegeben werden.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik beziehungsweise den Ermittlungen der Europäischen Kommission werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen. Weitere Informationen finden sich in der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

37. Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar Anteile hält, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an einer Vielzahl an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern oder Investoren auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungs- oder andere Verpflichtungen ergeben. Vor allem in Fällen, in denen US-amerikanische Kunden einzeln oder im Wege der Sammelklage Mängel an Fahrzeugen geltend machen, können sehr kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden und hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein. Entsprechende Risiken ergeben sich auch aus US-Patentverletzungsverfahren.

Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von regulatorischen Anforderungen ergeben. Dies gilt insbesondere im Falle von regulatorischen Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann. Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Management-System niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für die erkenn- und bewertbaren Risiken wurden angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet beziehungsweise Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieseldiagnostik.

Dieseldiagnostik

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Volkswagen wurde vorgeworfen, bei 2,0 l Dieselmotoren der Baujahre 2009 bis 2015 eine nicht angegebene Motorsteuerungssoftware installiert zu haben, um die US-amerikanischen Prüfvorgaben zu NO_x-Emissionen zu umgehen und so die Zulassungsbedingungen zu erfüllen. Das California Air Resources Board (CARB) – eine Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – kündigte in dieser Angelegenheit eigene Untersuchungen an.

In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass in weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realen Fahrbetrieb festgestellt wurden. Weit überwiegend handelte es sich um Euro 5-Motoren des Typs EA 189.

Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ V6 mit 3,0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. Auch in dieser Angelegenheit kündigte die CARB eigene Untersuchungen an. Die AUDI AG bestätigte, dass mindestens drei Auxiliary Emission Control Devices im Rahmen der US-Zulassungsdokumentation nicht offengelegt worden waren. Betroffen waren in den USA und Kanada, wo für Fahrzeuge strengere Vorschriften in Bezug auf NO_x-Grenzwerte als in anderen Teilen der Welt gelten, rund 113 Tsd. Fahrzeuge der Modelljahre 2009 bis 2016 mit bestimmten Sechszylinder-Dieselmotoren.

In den USA und dem Rest der Welt wurden daraufhin zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Im Geschäftsjahr 2017 ist es uns gelungen, einen Großteil der wesentlichen gerichtlichen und behördlichen Verfahren in den USA durch Abschlüsse von Vergleichsvereinbarungen zu beenden. Hierzu zählen insbesondere Vergleiche mit dem US-Justizministerium (DOJ – Department of Justice). Außerhalb der USA haben wir zudem mit zahlreichen Behörden Vereinbarungen in Bezug auf die Umsetzung der technischen Maßnahmen erzielt.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat einen Sonderausschuss gebildet, der die Tätigkeit des Aufsichtsrats im Zusammenhang mit der Dieseldematik für den Aufsichtsrat koordiniert.

Die internationale Anwaltskanzlei Jones Day wurde angesichts der Untersuchungen des DOJ und der Braunschweiger Staatsanwaltschaft sowie weiterer, seinerzeit zu erwartender Ermittlungen und Verfahren von der Volkswagen AG mit der Durchführung einer umfassenden Untersuchung der Dieseldematik beauftragt. Jones Day wurde von der Volkswagen AG angewiesen, dem DOJ Tatsachenbeweise vorzulegen.

Um US-amerikanische strafrechtliche Ansprüche beizulegen, haben die Volkswagen AG und das DOJ ein Plea Agreement abgeschlossen, das ein „Statement of Facts“ beinhaltet, welches eine Zusammenfassung der Tatsachenbehauptungen enthält, die aus Sicht des DOJ für den Vergleich mit der Volkswagen AG relevant waren. Das „Statement of Facts“ stützt sich sowohl auf die faktischen Erkenntnisse von Jones Day als auch auf die vom DOJ selbst ermittelten Beweise.

Jones Day hat die Arbeiten abgeschlossen, die dazu dienen, die Volkswagen AG bei der Einschätzung der strafrechtlichen Vorwürfe gegen das Unternehmen in den USA in Zusammenhang mit der Dieseldematik zu unterstützen. Arbeiten im Zusammenhang mit in den USA und im Rest der Welt anhängigen Rechtsstreitigkeiten dauern jedoch an, bedürfen erheblicher Anstrengungen und werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Hierbei wird die Volkswagen AG von mehreren externen Anwaltskanzleien beraten.

Des Weiteren hat die Volkswagen AG – ebenso wie die AUDI AG – im September 2015 in Deutschland Strafanzeige gegen unbekannt erstattet. Die Volkswagen AG und die AUDI AG kooperieren im Rahmen der Aufarbeitung der Vorkommnisse mit allen zuständigen Behörden.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

1. Abstimmung mit Behörden zu technischen Maßnahmen

Durch Bescheide vom 15. Oktober 2015 ordnete das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) den Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge und SEAT für diejenigen Fahrzeuge aus der Gesamtzahl der rund elf Millionen betroffenen Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, für die das KBA die entsprechende Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, einen Rückruf für die Mitgliedstaaten der EU (EU28) an. Am 10. Dezember 2015 erging eine ähnliche Entscheidung in Bezug auf Audi Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189. Der dieser Anordnung zugrunde liegende Zeit- und Maßnahmenplan entsprach den zuvor von Volkswagen präsentierten Vorschlägen. Demnach werden die betroffenen Fahrzeuge, deren Gesamtzahl sich in den EU28-Staaten auf rund 8,5 Mio. beläuft, je nach technischer Komplexität der betreffenden Abstellmaßnahme seit Januar 2016 vom Volkswagen Konzern in die Service-Werkstätten zurückgerufen. Die Umfänge der Abstellmaßnahmen variieren je nach Motorvariante. Die technischen Maßnahmen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Es wurden mittlerweile alle technischen Maßnahmen für alle Fahrzeuge in der Europäischen Union ohne Ausnahme genehmigt. Das KBA hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO₂-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen

Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind. Die Fahrzeuge erfüllen nach der Umrüstung auch weiterhin die gesetzlichen Anforderungen sowie die jeweils gültigen Abgasnormen. Die technischen Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge des Motortyps EA 189 in der Europäischen Union wurden ausnahmslos genehmigt und überwiegend durchgeführt.

In einigen Ländern außerhalb der EU – unter anderem in Südkorea, Taiwan und der Türkei – basiert die nationale Typgenehmigung auf der vorherigen Anerkennung der EG-/EWR-Typgenehmigung; die technischen Maßnahmen sind dementsprechend von den nationalen Behörden zu genehmigen. Dieser Freigabeprozess konnte – mit Ausnahme von Südkorea und Chile – in allen Ländern abgeschlossen werden. Dort wurde die Mehrzahl der Freigaben ebenfalls erteilt; Volkswagen steht mit den Behörden zu den noch ausstehenden Freigaben in engem Kontakt.

Ein intensiver Austausch erfolgt ferner mit den Behörden in den USA und Kanada. Auch dort bedürfen die von Volkswagen vorgeschlagenen Maßnahmen für die Vier- und Sechszylinder-Dieselmotoren einer Genehmigung. Aufgrund deutlich strengerer NO_x-Grenzwerte – im Vergleich zur Europäischen Union und dem Rest der Welt – ist es hier eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass die für die Fahrzeuge in den Vergleichsvereinbarungen festgelegten Emissionsvorgaben erreicht werden.

Seit vielen Monaten untersucht die AUDI AG mit Hochdruck alle Dieselmotorenkonzepte auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungsbedarf. Seit 2016 werden systematisch alle Motor- und Getriebevarianten überprüft.

Am 14. Juni 2017 hat das KBA auf der Grundlage eines von der AUDI AG selbst entdeckten und dem KBA mitgeteilten technischen Fehlers in der Bedienung der Getriebesoftware hinsichtlich einer begrenzten Anzahl bestimmter Audi A7/A8 Modelle eine Verfügung erlassen, mit der eine von der AUDI AG vorgeschlagene Korrektur aufgegeben wird. Der technische Fehler besteht darin, dass in den betroffenen Fällen im realen Fahrbetrieb eine bestimmte Funktion ausnahmsweise nicht implementiert ist, die in allen anderen Fahrzeugkonzepten standardmäßig vorhanden ist. In Europa sind hiervon circa 24.800 Fahrzeuge bestimmter Audi A7/A8 Modelle betroffen. Das KBA hat diesen Fehler nicht als unzulässige Abschaltvorrichtung angesehen.

Am 21. Juli 2017 hat die AUDI AG für bis zu 850.000 Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren der Emissionsklassen Euro 5 und Euro 6 in Europa und weiteren Märkten außerhalb der USA und Kanada ein softwarebasiertes Nachrüstprogramm angeboten. Hierdurch soll im Wesentlichen das Emissionsverhalten im realen Fahrbetrieb in innerstädtischen Bereichen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus weiter verbessert werden. Dabei wurde mit den Behörden eng zusammengearbeitet und diesen detailliert berichtet, speziell dem Bundesverkehrsministerium und dem KBA. Das Nachrüstkpaket besteht aus freiwilligen sowie zu einem geringeren Teil aus behördlich angeordneten Maßnahmen, hierbei handelt es sich um Maßnahmen im Rahmen eines Rückrufs, die von der AUDI AG selbst vorgeschlagen, dem KBA mitgeteilt und von diesem aufgegriffen und angeordnet wurden. Die freiwilligen Überprüfungen sind bereits weit fortgeschritten, jedoch noch nicht vollständig abgeschlossen. Die durch das KBA aufgegriffenen und angeordneten Maßnahmen betrafen den Rückruf verschiedener Dieselfahrzeuge mit einem V6 oder V8 Motor der Emissionsnorm EU6, bei denen das KBA bestimmte Emissionsstrategien als unzulässige Abschaltvorrichtung qualifizierte. Von Juli 2017 bis Januar 2018 sind die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen in verschiedenen Bescheiden des KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden.

Die AUDI AG geht gegenwärtig von insgesamt überschaubaren Kosten für das softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Sollten zudem aus den Untersuchungen der AUDI AG und der Abstimmung mit dem KBA weitere Maßnahmen erforderlich werden, wird die AUDI AG diese im Rahmen des Nachrüstprogramms im Interesse der Kunden zügig umsetzen.

2. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

Neben den ausgeführten Abstimmungsprozessen mit den jeweils zuständigen Zulassungsbehörden sind in einigen Ländern strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren (so zum Beispiel durch die Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München, Deutschland) und/oder Verwaltungsverfahren (so zum Beispiel durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht in Deutschland) eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt. Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe daraus am Ende Geldbußen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktion bisher mit unter 50% ein. Für diese Fälle wurden

Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktion nicht niedriger als 10% eingeschätzt wurde.

3. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Zudem besteht die Möglichkeit, dass Importeure und Händler zum Beispiel im Wege des Regresses Ansprüche gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns geltend machen könnten. Dabei gibt es neben der Form von individuellen Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen (nicht jedoch in Deutschland) auch die Form der Sammelklage, das heißt der kollektiven Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadenersatzansprüche geltend machen.

Im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik sind derzeit verschiedene Klagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Es sind Sammelverfahren sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, China, Großbritannien, Israel, Italien, Mexiko, Niederlande, Polen, Portugal, Schweiz, Taiwan und der Tschechischen Republik anhängig. Bei den Sammelverfahren handelt es sich um Klagen, mit denen unter anderem Schadensersatz geltend gemacht wird, oder – wie im Fall der Niederlande – eine rechtskräftige Feststellung, dass Kunden Schadensersatz zusteht. Die Höhe dieser Ansprüche lässt sich – mit Ausnahme von Brasilien (dort gibt es bereits ein erstinstanzliches nicht rechtskräftiges Urteil) – aufgrund des frühen Stadiums der Verfahren noch nicht genauer beziffern. In keinem der vorgenannten Sammelverfahren wird von Volkswagen die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit mehr als 50% eingeschätzt.

In Südkorea sind verschiedene Massenverfahren (bei einigen Individualklagen haben sich mehrere Hundert Einzelkläger zusammengeschlossen) anhängig. Mit diesen Klagen werden Schadensersatzansprüche und die Rückabwicklung des Kaufvertrags inklusive der Rückzahlung des Kaufpreises geltend gemacht. Aufgrund der besonderen Marktumstände und der Besonderheiten des südkoreanischen Rechtssystems schätzt Volkswagen die Erfolgsaussichten der Kläger in den oben genannten südkoreanischen Massenverfahren im Vergleich zu anderen Rechtssystemen, abgesehen von den USA und Kanada, als grundsätzlich höher ein. Im Geschäftsjahr erging in diesen Verfahren in Südkorea am 12. Mai 2017 ein erstinstanzliches Urteil, in dem das Gericht eine Klage gerichtet auf deliktischen Schadensersatz wegen Umweltverschmutzung vollständig abwies. Das Urteil ist inzwischen rechtskräftig.

Für die anhängigen Sammel- und Masseverfahren wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden. In geringem Umfang waren Rückstellungen zu bilden.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig. In Deutschland sind dies circa 9.500 Verfahren. In Italien, Österreich und Spanien liegen sie im niedrigen dreistelligen Bereich und in Frankreich und Irland sind jeweils im zweistelligen Bereich Einzelklagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

Zudem wurde der Volkswagen AG am 29. November 2017 eine von der financialright GmbH erhobene Klage aus an sie abgetretenen Rechten von insgesamt circa 15.000 Kunden in Deutschland zugestellt. Mit dieser Klage wird die Zahlung von rund 350 Mio. € gegen Rückgabe der jeweiligen Fahrzeuge gefordert.

In der Schweiz ist im Dezember 2017 eine Klage auf Schadensersatz aus den abgetretenen Ansprüchen von circa 6.000 Kunden gegen die Volkswagen AG eingereicht worden, für die ein Streitwert von rund 30 Mio. Schweizer Franken angegeben wird.

In der weit überwiegenden Zahl der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen bisher mit unter 50% eingeschätzt, für diese Klagen wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

4. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) als Gesamtschuldner, Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik erhoben.

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Am 5. August 2016 entschied das Landgericht Braunschweig über die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheidungen nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden (Musterverfahren). Alle beim Landgericht Braunschweig erhobenen Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in dem Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren sind für alle anhängigen Klagen verbindlich, die entsprechend ausgesetzt wurden.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, erhoben worden. Am 6. Dezember 2017 hat das Landgericht Stuttgart einen Vorlagebeschluss zum Oberlandesgericht Stuttgart zu verfahrensrechtlichen Fragestellungen, insbesondere zur Klärung der gerichtlichen Zuständigkeit erlassen. Am Oberlandesgericht Stuttgart ist wegen der Dieseldiagnostik ferner ein Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig.

Weitere Anlegerklagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland sowie in Österreich und den Niederlanden eingereicht worden. In Österreich hat der Oberste Gerichtshof am 7. Juli 2017 entschieden, dass die Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG nicht unter die Zuständigkeit der österreichischen Gerichte fallen. In der Folge sind bis auf eine sämtliche in Österreich vormals anhängigen Anlegerklagen zurückgewiesen oder zurückgezogen worden. Die letzte noch anhängige Klage wurde erstinstanzlich zurückgewiesen.

Insgesamt sind gegen Volkswagen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von ungefähr 9 Mrd. € rechtshängig. Volkswagen ist unverändert der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben.

5. Verfahren in den USA/Kanada

Nach den Veröffentlichungen der „Notices of Violation“ durch die EPA sind die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns Gegenstand von eingehenden Untersuchungen, laufenden Ermittlungen (zivil- und strafrechtlich) und Zivilprozessen. Die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns haben Vorladungen und Anfragen seitens staatlicher Attorney Generals und anderer Regierungsbehörden erhalten und reagieren auf diese Untersuchungen und Anfragen.

Überdies kommen in Bezug auf die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge an verschiedenen Stellen Rechtsstreitigkeiten auf die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in den USA/Kanada zu.

Eine Vielzahl vermeintlicher Sammelklagen seitens Kunden und Händlern sind bei US-Bundesgerichten eingereicht und zur vorprozessualen Koordination in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ zusammengeführt worden.

Am 4. Januar 2016 reichte das DOJ, Civil Division, im Auftrag der EPA eine Zivilklage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und bestimmte weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ein. Mit der Klage wurden gesetzliche Sanktionen gemäß dem US Clean Air Act sowie ein bestimmter Unterlassungsanspruch beantragt; die Klage wurde zur vorprozessualen Koordination in die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“ aufgenommen.

Am 12. Januar 2016 teilte die CARB mit, dass sie wegen vermeintlicher Verstöße gegen den California Health and Safety Code sowie gegen verschiedene CARB-Vorschriften Zivilstrafen beantragen würde.

Im Juni 2016 haben die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“

tion“ Vergleichsvereinbarungen mit dem DOJ im Auftrag der EPA, der CARB und des Attorney General von Kalifornien sowie mit privaten, durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs’ Steering Committee“ vertretenen Klägern und der Federal Trade Commission abgeschlossen. Mit diesen Vergleichsvereinbarungen wurden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 2,0 l TDI der Marken Volkswagen Pkw und Audi in den USA beigelegt. Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen haben mit dem DOJ, der EPA, der CARB und dem Attorney General von Kalifornien ebenfalls ein erstes Partial Consent Decree vereinbart, das am 28. Juni 2016 bei Gericht eingereicht wurde. Am 18. Oktober 2016 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt, und am 25. Oktober 2016 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarungen und der Partial Consent Order. Mehrere Sammelkläger haben bei einem US-Berufungsgericht Einspruch gegen die Vergleichsvereinbarungen eingelegt.

Die Vergleichsvereinbarungen beinhalten Fahrzeugrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die kostenlose emissionsbezogene Anpassung von Fahrzeugen, sofern die Umrüstung durch die EPA und die CARB freigegeben worden ist. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an derzeitig betroffene und auch an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. USD in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte NO_x-Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. USD in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen haben mit der CARB und dem Attorney General von Kalifornien ebenfalls ein separates Partial Consent Decree vereinbart, das am 7. Juli 2016 bei Gericht eingereicht wurde und der Beilegung bestimmter Ansprüche gemäß kalifornischem Wettbewerbs-, Werbe- und Verbraucherschutzrecht im Zusammenhang mit den 2,0 l und 3,0 l TDI-Fahrzeugen dient. Im Rahmen der Vereinbarung hat sich Volkswagen zur Zahlung von 86 Mio. USD an den Bundesstaat Kalifornien bereit erklärt. Das Partial Consent Decree wurde am 1. September 2016 rechtskräftig, und die Zahlung von 86 Mio. USD erfolgte am 28. September 2016.

Am 20. Dezember 2016 vereinbarte Volkswagen ein der Zustimmung des Gerichts unterliegendes zweites Partial Consent Decree mit dem DOJ, der EPA, der CARB und dem Attorney General von Kalifornien zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß dem Clean Air Act und den kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf 3,0 l TDI-Fahrzeuge. Gemäß den Bedingungen dieses Consent Decrees erklärte sich Volkswagen bereit, ein Rückkauf- und Leasingrücknahme-Programm für 3,0 l TDI-Fahrzeuge der ersten Generation und ein kostenloses emissionsbezogenes Rückruf- und Umrüstungsprogramm für 3,0 l TDI-Fahrzeuge der zweiten Generation durchzuführen und 225 Mio. USD in einen Environmental Mitigation Trust zu zahlen, der gemäß dem ersten Partial Consent Decree eingerichtet wurde. Das zweite Partial Consent Decree wurde am 20. Dezember 2016 bei Gericht eingereicht und am 17. Mai 2017 genehmigt.

Des Weiteren vereinbarte Volkswagen am 20. Dezember 2016 ein weiteres der Zustimmung des Gerichts unterliegendes mitgeltendes California Second Partial Consent Decree mit der CARB und dem Attorney General von Kalifornien zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf 3,0 l TDI-Fahrzeuge. Gemäß den Bedingungen dieses Consent Decrees stimmte Volkswagen zu, Kalifornien zusätzliche Unterlassungsansprüche zu gewähren, unter anderem die Umsetzung einer „Green City“-Initiative und die Einführung von drei neuen batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) in Kalifornien bis 2020 sowie eine Zahlung in Höhe von 25 Mio. USD an die CARB zur Unterstützung der Verfügbarkeit von BEVs in Kalifornien.

Am 11. Januar 2017 vereinbarte Volkswagen ein drittes Partial Consent Decree mit dem DOJ und der EPA zur Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act, in Bezug auf die 2,0 l und 3,0 l TDI-Fahrzeuge. Volkswagen erklärte sich einverstanden, zur Beilegung der zivilrechtlichen Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act sowie der Zollforderungen seitens der Zoll- und Grenzschutzbehörde der USA (Customs and Border Protection) 1,45 Mrd. USD (zuzüglich aufgelaufener Zinsen) zu zahlen. Im Rahmen des dritten Partial Consent Decrees umfassen die Unterlassungsansprüche Überwachungs-, Prüf- und Compliance-Verpflichtungen. Dieses Consent Decree, das eine Stellungnahme der Öffent-

lichkeit erforderte, wurde am 11. Januar 2017 bei Gericht eingereicht und am 13. April 2017 genehmigt. Des Weiteren schloss Volkswagen am 11. Januar 2017 eine Vergleichsvereinbarung mit dem DOJ ab, um Ansprüche entsprechend dem Financial Institutions Reform, Recovery and Enforcement Act von 1989 beizulegen, und stimmte einer Zahlung in Höhe von 50 Mio. USD (zzgl. aufgelaufener Zinsen) zu. Dabei wurden eine Haftung jedweder Art und sämtliche Ansprüche ausdrücklich zurückgewiesen.

Am 21. Juli 2017 hat das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ das Third California Partial Consent Decree genehmigt, in welchem die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sich mit dem Attorney General des Bundesstaates Kalifornien und der CARB geeinigt haben, 153,8 Mio. USD als zivilrechtliche Strafen zu zahlen und Kosten zu erstatten. Diese Strafzahlungen decken Strafen nach kalifornischem Umweltrecht für die 2,0l und 3,0l TDI-Fahrzeuge ab. Eine Einigung dem Grunde nach wurde am 11. Januar 2017 erzielt.

Das DOJ leitete überdies ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren ein, das auf Vorwürfen verschiedener bundesrechtlicher Straftaten abstellt. Am 11. Januar 2017 stimmte die Volkswagen AG einem Schuldanerkenntnis im Hinblick auf drei nach US-amerikanischem Bundesrecht strafbare Handlungen sowie der Zahlung einer Strafe in Höhe von 2,8 Mrd. USD zu. Gemäß den Bedingungen dieser Vereinbarung gilt für Volkswagen eine Bewährungsfrist von drei Jahren. Volkswagen wird zudem mit einer unabhängigen Aufsichtsperson (Independent Monitor) für drei Jahre zusammenarbeiten. Dieser unabhängige Monitor hat die Aufgabe, die Erfüllung der im Vergleich dargelegten Bedingungen seitens Volkswagen zu bewerten und zu beaufsichtigen; dazu zählt auch die Beaufsichtigung der Implementierung von Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Compliance und der Berichts- und Kontrollsysteme sowie eines erweiterten Programms für ethisches Verhalten. Volkswagen wird überdies das DOJ bei seinen laufenden Ermittlungen bezüglich einzelner oder früherer Mitarbeiter, die möglicherweise für strafbare Verstöße verantwortlich sind, weiterhin unterstützen.

Überdies laufen Untersuchungen seitens verschiedener US-amerikanischer Regulierungs- und Regierungsbehörden, auch in Bezug auf den Wertpapier-, Finanzierungs- und Steuerbereich.

Am 31. Januar 2017 schlossen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“ eine Vergleichsvereinbarung mit privaten, durch das Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs' Steering Committee“ vertretenen Klägern, sowie eine „Consent Order“ mit der Federal Trade Commission. Mit diesen Vereinbarungen wurden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 3,0l TDI der Marken Volkswagen Pkw, Audi und Porsche in den USA beigelegt. Am 14. Februar 2017 hat das Gericht die Vergleichsvereinbarung mit privaten Klägern vorläufig genehmigt. Am 11. Mai 2017 fand eine gerichtliche Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer Genehmigung statt, und am 17. Mai 2017 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarung und der Partial Stipulated Consent Order.

Bei den Vergleichen richten sich die Möglichkeiten und Entschädigungen der Verbraucher danach, ob ihre Fahrzeuge als Fahrzeuge der ersten oder zweiten Generation klassifiziert sind. Verbraucher mit Fahrzeugen der ersten Generation (Modelljahre 2009 – 2012) können sich wahlweise für einen Rückkauf, eine vorzeitige Leasingrücknahme, eine Inzahlungnahme oder eine kostenlose emissionsbezogene Anpassung ihres Fahrzeugs entscheiden, sofern diese Anpassung von der EPA und der CARB genehmigt wird. Überdies haben Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen der ersten Generation sowie bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer Anspruch auf Ausgleichszahlungen.

Verbraucher mit Fahrzeugen der zweiten Generation (Modelljahre 2013 – 2016) erhalten eine kostenlose, den Emissionsanforderungen entsprechende Nachbesserung, um die Fahrzeuge mit den Abgasnormen in Einklang zu bringen, nach denen sie ursprünglich zertifiziert wurden sowie Ausgleichszahlungen. Volkswagen erhielt von der EPA und der CARB die Genehmigung für die den Emissionsanforderungen entsprechenden Nachbesserungen, die innerhalb der in der Vergleichsvereinbarung angegebenen Fristen umgesetzt werden müssen. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, Ausgleichszahlungen an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen der zweiten Generation vorzunehmen.

Im September 2016 gab Volkswagen den Abschluss einer Vereinbarung zur Beilegung der Ansprüche von Volkswagen Marken-Vertragshändlern in den Vereinigten Staaten in Zusammenhang mit TDI-Fahrzeugen und sonstigen geltend gemachten Angelegenheiten betreffend des Franchise-Wertes bekannt. Die Vergleichsvereinbarung beinhaltet eine Ausgleichszahlung in Höhe von bis zu 1,208 Mrd. USD sowie zusätzliche Zahlungen zur Beilegung vermeintlicher vergangener, derzeitiger und zukünftiger Ansprüche in Verbindung mit Wertverlusten. Am 18. Januar 2017 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen

Genehmigung statt, und am 23. Januar 2017 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarung.

Überdies sind in den USA einige vermeintliche Sammelklagen, einige Einzelklagen von Kunden und einige staatliche oder kommunale Ansprüche bei einzelstaatlichen Gerichten eingereicht worden.

Volkswagen hat separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von 45 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Ansprüche aus verbraucherrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen – im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2,0 l TDI und 3,0 l TDI – für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 622 Mio. USD beigelegt werden. In fünf Bundesstaaten (Arizona, New Mexico, Oklahoma, Vermont und West Virginia), die sich den Vereinbarungen nicht angeschlossen haben, stehen noch Verbraucherklagen aus. Volkswagen hat überdies separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von elf US-Bundesstaaten (Connecticut, Delaware, Maine, Massachusetts, New Jersey, New York, Oregon, Pennsylvania, Rhode Island, Vermont und Washington) zur Beilegung von bestehenden oder möglichen künftigen Ansprüchen aus zivilrechtlichen Strafen und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 207 Mio. USD erzielt. Die Attorneys General von zehn anderen US-Bundesstaaten (Illinois, Maryland, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, New Mexico, Ohio, Tennessee und Texas) sowie einige Kommunen haben vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten Klage gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen erhoben und fordern Bußgelder und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Illinois, Maryland, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, Ohio, Tennessee und Texas waren an den vorstehend beschriebenen staatlichen Vergleichen in Bezug auf verbraucherrechtliche und wettbewerbsrechtliche Klagen beteiligt, wobei diese Vergleiche jedoch keine umweltrechtlichen Bußgelder einschlossen. Die umweltrechtlichen Ansprüche von zwei weiteren Bundesstaaten – Alabama und Wyoming – wurden wegen Vorrangigkeit des Bundesrechts abgewiesen. Alabama hat dagegen Rechtsmittel eingelegt.

Über die vorstehend beschriebenen Klagen hinaus, für die Risikovorsorgen gebildet wurden, ist eine vermeintliche Sammelklage im Auftrag von Erwerbern von sogenannten American Depositary Receipts der Volkswagen AG wegen angeblicher erlittener Kursverluste infolge der in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge ergangen. Im Auftrag von Erwerbern bestimmter Volkswagen Anleihen in US-Dollar wurde eine vermeintliche Sammelklage wegen des angeblichen Handels dieser Anleihen zu künstlich überhöhten Preisen, die auf Falschaussagen seitens Volkswagen zurückzuführen seien, und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der „Notices of Violation“ durch die EPA eingereicht.

Auch diese Klagen sind in die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“ aufgenommen worden. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass keine Rückstellungen gebildet wurden. Des Weiteren wurden keine Eventualverbindlichkeiten angegeben, da sie gegenwärtig nicht bewertbar sind.

In Kanada sind in Bezug auf Fahrzeuge mit 2,0 l und 3,0 l TDI-Motoren zivilrechtliche Verbraucheransprüche geltend gemacht und Untersuchungen seitens der Regulierungsbehörden eingeleitet worden. Am 19. Dezember 2016 trafen die Volkswagen AG und weitere kanadische und US-amerikanische Gesellschaften des Volkswagen Konzerns mit Verbrauchern in Bezug auf 2,0 l Dieselfahrzeuge eine Sammelklagevereinbarung in Kanada. Ebenfalls am 19. Dezember 2016 traf die Volkswagen Group Canada mit dem kanadischen Wettbewerbskommissar (Commissioner of Competition) eine zivilrechtliche Vereinbarung hinsichtlich seiner regulatorischen Untersuchung von Verbraucherschutzangelegenheiten bezüglich dieser Fahrzeuge. Am 21. Dezember 2017 gab Volkswagen eine grundsätzliche Vereinbarung für einen vorgeschlagenen Vergleich mit Verbrauchern in Kanada in Zusammenhang mit 3,0 l Dieselfahrzeugen bekannt. Am 12. Januar 2018 hat das Gericht die Vergleichsvereinbarung vorläufig genehmigt; die Frist für die Stellungnahme und Ablehnung begann am 17. Januar 2018. Endgültige Anhörungen zur Genehmigung sind in Quebec und Ontario jeweils für den 3. und 5. April 2018 angesetzt worden. Am 12. Januar 2018 erzielte Volkswagen überdies eine Übereinkunft mit dem kanadischen Wettbewerbskommissar zur Beilegung von zivilrechtlichen Verbraucherschutzangelegenheiten in Bezug auf 3,0 l Dieselfahrzeuge. Überdies erfolgen in Kanada in Bezug auf 2,0 l und 3,0 l Dieselfahrzeuge seitens der bundesstaatlichen Umweltregulierungsbehörde Untersuchungen bezüglich strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen und seitens einer Provinzregulierungsbehörde Untersuchungen hinsichtlich quasi-strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen. Am 15. September 2017 hat eine kanadische Provinzregulierungsbehörde – das Ministerium für Umwelt und Klimawandel von Ontario – Klage gegen die Volkswagen AG wegen eines Verstoßes gegen ein Umweltgesetz der Provinz erhoben. Demzufolge habe die Volkswagen AG den Betrieb von nicht den vorge-

schriebenen Emissionsnormen entsprechenden 2,0 l Dieselfahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw und Audi der Modelljahre 2010 bis 2014 verursacht oder zugelassen. Nach den ersten Gerichtsterminen am 15. November 2017 und 7. Februar 2018 wurde die Angelegenheit – bis zur fortlaufenden Offenlegung von Beweismitteln – auf den 4. April 2018 verlegt. Ein Verfahrenstermin wurde nicht festgelegt. Für mögliche Verpflichtungen aus anhängigen Verfahren in Kanada wurden Rückstellungen gebildet.

Des Weiteren sind in Kanada vor den Bezirksgerichten (Provincial Court) von Quebec und Ontario zwei Securities-Sammelklagen von Investoren in American Depositary Receipts der Volkswagen AG gegen die Volkswagen AG anhängig. In diesen Klagen wird behauptet, dass die Darstellung der in den Jahren 2009 bis 2015 veröffentlichten Finanzberichterstattungen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik unvollständig und unrichtig sei. Die vorgeschlagenen Sammelklagezeiträume (Class Periods) gelten für Einwohner der kanadischen Provinzen, die die entsprechenden Aktienzertifikate zwischen dem 12. März 2009 und dem 18. September 2015 erwarben und bis nach den mutmaßlichen ersten berichtenden Angaben alle oder einige der erworbenen Aktienzertifikate hielten. Die Discovery hat noch nicht begonnen. In beiden Fällen sind die Zulassungen der Klagen anhängig. In dem Verfahren in Quebec fanden Anhörungen am 5. und 6. Februar 2018 statt; die Entscheidung des Gerichts steht noch aus. In dem Verfahren in Ontario sind für den 10. und 11. Juli 2018 Anhörungen angesetzt worden.

Darüber hinaus sind bei bestimmten kanadischen Bezirksgerichten vermeintliche Verbrauchersammelklagen und die Aufnahme von Verbraucherklagen sowie eine bestätigte Sammelklage in Bezug auf eine Verletzung des Umweltrechts im Namen kanadischer Bürger anhängig.

Eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums dieser Verfahren noch nicht möglich.

6. Weitere Verfahren

Mit Beschluss vom 8. November 2017 hat das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG angeordnet. Der Sonderprüfer soll prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Diese Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle ist formal rechtskräftig. Die Volkswagen AG hat gegen diese Entscheidung jedoch wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Es ist derzeit nicht absehbar, wann das Bundesverfassungsgericht hierüber entscheiden wird.

Daneben wurde beim Landgericht Hannover ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gerichtet ist. Dieses Verfahren ruht bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren.

7. Bewertung der Risiken aus der Dieseldiagnostik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik bestehen zum 31. Dezember 2017 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen Rückstellungen in Höhe von rund 2,0 Mrd. €. Darüber hinaus wurden angemessene Vorsorgen für Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen erfasst. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,3 Mrd. € (Vorjahr: 3,2 Mrd. €) im Anhang angegeben, auf die Anlegerklagen entfallen davon 3,4 Mrd. € (Vorjahr: 3,1 Mrd. €). Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und umfangreichen Untersuchungen sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden, unterliegen die gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken.

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

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) hat im Jahr 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Volkswagen AG und die Porsche Automobil Holding SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch Porsche im Jahr 2008 erhoben. Eingeklagt waren zuletzt, aus angeblich abgetretenem Recht, circa 2,26 Mrd. € nebst Zinsen. Im April 2016 hatte das Landgericht Hannover eine Vielzahl von Feststellungszielen formuliert, über die der Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahren nach dem Kapitalanlegermusterverfahrensgesetz entscheiden wird. Der Senat hat in der ersten mündlichen Verhandlung am 12. Oktober 2017 erkennen lassen, dass er Ansprüche gegen die Volkswagen AG sowohl mangels substantiierten Vortrags als auch aus Rechtsgründen derzeit als nicht begründet ansieht. Ein Teil der klägerseits begehrten Feststellungsziele könne zudem unzulässig sein. Die Volkswagen AG sieht sich durch die Ausführungen des Senats in der Einschätzung bestätigt, dass die geltend gemachten Ansprüche jeglicher Grundlage entbehren.

Aus demselben Sachverhalt hatten seinerzeit (2010/2011) auch andere Investoren Ansprüche von insgesamt circa 4,6 Mrd. € unter anderem gegen die Volkswagen AG behauptet und Güteverfahren eingeleitet. Die Volkswagen AG hat den Beitritt zu den Güteverfahren stets abgelehnt; diese Ansprüche wurden seitdem nicht weiter verfolgt.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen.

Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission nun gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Scania hat dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gericht in Luxemburg eingelegt und wird sich umfassend verteidigen. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. €.

Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine Bewertung der Verfahren aufgrund des frühen Stadiums derzeit noch nicht möglich ist.

Die Hauptversammlung der MAN SE hat im Juni 2013 dem Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zwischen der MAN SE und der Volkswagen Truck & Bus GmbH (vormals Truck & Bus GmbH), einer Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zugestimmt. Im Juli 2013 ist ein Spruchverfahren eingeleitet worden, in dem die Angemessenheit der im Vertrag geregelten Barabfindung gemäß § 305 AktG und der Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG überprüft wird. Die Einleitung eines solchen Spruchverfahrens durch Minderheitsaktionäre ist nicht ungewöhnlich. Das Landgericht München hat im Juli 2015 in erster Instanz entschieden, dass der Abfindungsanspruch der ausstehenden MAN Aktionäre von 80,89 € auf 90,29 € pro Aktie anzuheben wäre; gleichzeitig wurde die Höhe der Ausgleichszahlung bestätigt. Die Bewertung der Verbindlichkeit für die Andienungs-/Ausgleichsrechte der Minderheitsgesellschafter wurde 2015 entsprechend angepasst. Sowohl die Antragstellerseite als auch die Volkswagen Truck & Bus GmbH haben gegen den Beschluss Beschwerde beim Oberlandesgericht München eingelegt. Volkswagen hält die ermittelten Bewertungsergebnisse nach wie vor für richtig. Die Angemessenheit der Wertfindung wurde durch die von den Parteien beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und den gerichtlich bestellten Vertragsprüfer bestätigt.

Im Rahmen der laufenden kartellrechtlichen Untersuchungen der Europäischen Kommission hinsichtlich der deutschen Automobilhersteller hat die Behörde im Zuge einer angekündigten Nachprüfung Unterlagen in den Geschäftsräumen der Volkswagen AG in Wolfsburg und der AUDI AG in Ingolstadt gesichtet. Der Volkswagen Konzern sowie die betreffenden Konzernmarken kooperieren bereits seit längerem vollumfänglich mit der Europäischen Kommission und haben einen entsprechenden Antrag gestellt. Ob die Europäische Kommission ein förmliches Verfahren einleiten wird, ist derzeit unklar.

Darüber hinaus haben wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen eingeleitet. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen, eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Seit November 2016 hat Volkswagen Informationsanforderungen seitens der EPA und der CARB in Bezug auf Automatikgetriebe in bestimmten Fahrzeugen mit Benzinmotor beantwortet.

Des Weiteren sind gegen Audi und bestimmte verbundene Unternehmen vierzehn vermeintliche Sammelklagen eingereicht worden, die auf den Vorwurf abstellen, die Beklagte habe die Existenz von Abschaltvorrichtungen in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert. Alle diese vermeintlichen Sammelklagen sind in die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“ übertragen worden und die Kläger reichten am 12. Oktober 2017 eine konsolidierte Sammelklage ein; die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen der Volkswagen AG beantragten am 11. Dezember 2017 die Abweisung dieser Klage. Am 16. Januar 2018 legten die Kläger Widerspruch gegen den Antrag auf Klageabweisung ein; das Gericht hat den Beklagten für die Einreichung der Erwiderung eine Frist bis zum 16. Februar 2018 eingeräumt. Eine Anhörung ist für den 11. Mai 2018 angesetzt. Am 22. Dezember 2017 wurden im Namen von circa 75 einzelnen Klägern eine Sammelklage aufgrund ähnlicher Ansprüche in einem kalifornischen Bundesgericht eingereicht, diese wurde an den Northern District von Kalifornien am 25. Januar 2018 verwiesen.

In Kanada sind bei den Bezirksgerichten von Ontario und Quebec zwei ähnliche vermeintliche Sammelklagen, einschließlich einer nationalen Sammelklage, gegen die AUDI AG, Volkswagen AG und verbundene Unternehmen in den USA und Kanada bezüglich mutmaßlicher CO₂-Abschaltvorrichtungen in bestimmten Audi-Benzinfahrzeugen mit Automatikgetriebe eingereicht worden. Beide dieser kanadischen Klagen befinden sich in der Vorzulassungsphase. Für diese Verfahren wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit der Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden.

Von Juli bis November 2017 reichten Kläger in verschiedenen US-Gerichtsbarkeiten im Namen mutmaßlicher Käuferklassen deutscher Luxusfahrzeuge zahlreiche Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen AG und weiteren Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein. Im Rahmen dieser Klagen werden Ansprüche gemäß dem amerikanischen Kartellgesetz Sherman Act, dem Racketeer Influenced and Corrupt Organizations Act, staatlichen Wettbewerbs- und Verbraucherschutzgesetzen sowie nach Common Law wegen ungerechtfertigter Bereicherung geltend gemacht. In den Klagen wird behauptet, dass die Beklagten sich seit den 1990ern zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt hätten, indem sie einen Austausch sensibler Geschäftsinformationen vereinbarten und unrechtmäßige Vereinbarungen bezüglich Technik, Kosten und Lieferanten eingingen. Des Weiteren führen die Kläger an, dass die Beklagten eine Beschränkung der Größe der AdBlue-Tanks vereinbart hätten, um sicherzustellen, dass die US-Emissionsregulierungsbehörden keine eingehende Überprüfung des Emissionskontrollsystems in Fahrzeugen der Beklagten vornehmen würden und dass diese Vereinbarung für Volkswagen den Anstoß zur Erstellung des „Defeat Device“ gegeben hätte. Am 28. September 2017 fand eine Anhörung vor dem Rechtsausschuss der „Multidistrict Litigation“ dem Judicial Panel on Multidistrict Litigation (JPML) statt. Am 4. Oktober 2017 entschied der JPML, diese Fälle zu konsolidieren und an Richter Breyer im nördlichen Bezirk von Kalifornien zu verweisen. Am 14. Dezember 2017 wurden die Hauptrechtsbeistände (Co-Lead Counsel) bestellt, die die Interessen einer mutmaßlichen indirekten Käuferklasse und einer mutmaßlichen direkten Käuferklasse vertreten, sowie das Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs’ Steering Committee“. Am 20. Dezember 2017 wurden die Fristen für die Schriftsätze bestimmt und die erste Besprechung zum Status des Verfahrens auf den 5. April 2018 terminiert und die Hauptrechtsbeistände wurden angewiesen, bis zum 15. März 2018 konsolidierte Sammelklagen im Namen von zwei mutmaßlichen Klassen einzureichen. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine Bewertung der Verfahren aufgrund des frühen Stadiums derzeit noch nicht möglich ist.

Von Juli bis Oktober 2017 reichten Kläger in Ontario, Quebec und British Columbia im Namen mutmaßlicher Käuferklassen deutscher Luxusfahrzeuge Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen Canada Inc., Audi Canada Inc. und weiteren Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein. Die Klagen stellen auf Klagegründe nach dem Wettbewerbsgesetz und dem Common Law sowie dem Zivilrecht von Quebec ab. Der Klage liegt eine ähnliche Begründung wie in denen im Absatz zuvor dargestellten US-Klagen zugrunde. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine Bewertung der Verfahren aufgrund des frühen Stadiums derzeit noch nicht möglich ist.

In den Steuerverfahren zwischen MAN Latin America und der brasilianischen Finanzverwaltung vertritt die brasilianische Finanzverwaltung bezüglich der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America eine abweichende Auffassung der steuerlichen Auswirkungen. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil

wird MAN Latin America vor dem regulären Gericht in 2018 den Klageweg beschreiten. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafbzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 0,7 Mrd.€ für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben, das in der Angabe „Eventualverbindlichkeiten“ angegeben wurde.

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

38. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	FÄLLIG	FÄLLIG	FÄLLIG	GESAMT
Mio. €	2017	2018 – 2021	ab 2022	31.12.2016
Bestellobligo für				
Sachanlagen	7.170	1.585	–	8.756
Immaterielle Vermögenswerte	1.243	386	–	1.629
Investment Property	13	–	–	13
Verpflichtungen aus				
zugesagten Darlehensvergaben an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	126	2	–	128
unwiderruflichen Kredit- und Leasingzusagen an Kunden	4.551	0	44	4.595
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	995	2.489	2.261	5.745
Übrige finanzielle Verpflichtungen	2.569	1.416	1.072	5.056

	FÄLLIG	FÄLLIG	FÄLLIG	GESAMT
Mio. €	2018	2019 – 2022	ab 2023	31.12.2017
Bestellobligo für				
Sachanlagen	7.347	1.394	–	8.740
Immaterielle Vermögenswerte	946	479	–	1.425
Investment Property	41	–	–	41
Verpflichtungen aus				
zugesagten Darlehensvergaben an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	186	21	–	207
unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden	3.436	201	59	3.695
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	1.026	2.389	2.133	5.548
Übrige finanzielle Verpflichtungen	2.476	1.469	929	4.874

Den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen stehen erwartete Erträge aus Untermietverhältnissen in Höhe von 1.467 Mio.€ (Vorjahr: 1.664 Mio.€) gegenüber.

Zur besseren Vergleichbarkeit werden ab dem Geschäftsjahr 2017 die unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden ohne Leasingzusagen gezeigt. Der entsprechende Wert zum 31. Dezember 2016 belief sich auf 2,1 Mrd. €. Die übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten mit 1,3 Mrd. € zugesagte Investitionen in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologien fördern. Die Zusagen wurden im Rahmen der Vergleichsvereinbarungen in den USA im Zusammenhang mit der Dieseldematik getroffen.

39. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers, PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, anzugeben.

Mio. €	2017	2016 ¹
Abschlussprüfungsleistungen	17	19
Andere Bestätigungsleistungen	2	4
Steuerberatungsleistungen	1	0
Sonstige Leistungen	13	4
	33	27

¹ Bestimmte Leistungen, die bislang als andere Bestätigungsleistungen zu zeigen waren, sind nunmehr als Abschlussprüfungsleistungen zu klassifizieren.
Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Der überwiegende Teil des Honorars für den Abschlussprüfer entfiel 2017 auf die Prüfung des Konzernabschlusses der Volkswagen AG und von Jahresabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften sowie auf unterjährige Reviews des Zwischenkonzernabschlusses der Volkswagen AG und von Zwischenabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften. Andere Bestätigungsleistungen und Steuerberatungsleistungen wurden vom Abschlussprüfer nur in geringem Umfang erbracht. Die Sonstigen Leistungen des Abschlussprüfers konzentrierten sich im Berichtsjahr auf die Beratung zur Umsetzung neuer Rechtsnormen sowie auf die Unterstützung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Dieseldematik.

40. Gesamtperiodenaufwand

Mio. €	2017	2016
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Aufwendungen für bezogene Leistungen	151.449	140.307
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	31.432	29.971
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	7.518	7.046
	38.950	37.017

41. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2017	2016
Leistungslöhner	253.469	236.204
Indirekter Bereich	288.478	292.240
	541.947	528.444
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	(7.156)	(5.915)
Auszubildende	17.891	17.962
	559.838	546.406
Mitarbeiter der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	74.558	72.940
	634.396	619.346

42. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Schluss des Geschäftsjahres 2017 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

43. Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien (aktienbasierte Vergütung)

Der Aufsichtsrat der Volkswagen Aktiengesellschaft beschloss Anfang des Jahres 2017 das Vorstandsvergütungssystem mit Wirkung zum 1. Januar 2017 anzupassen. Im Laufe des Geschäftsjahres 2017 haben alle Vorstandsmitglieder einem Wechsel in das neue Vergütungssystem zugestimmt. Das neue Vorstandsvergütungssystem setzt sich zusammen aus fixen sowie variablen Bestandteilen. Die variable Vergütung besteht aus einem erfolgsabhängigen Jahresbonus mit einjährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit (aktienbasierte Vergütung). Zudem gab es in 2016 eine Bonusumwandlung in virtuelle Vorzugsaktien (virtuelle Aktien).

PERFORMANCE SHARES

Jede Performance-Periode des Performance-Share-Plans hat eine dreijährige Laufzeit. Zum Zeitpunkt der Gewährung des LTI wird der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Volkswagen Vorzugsaktie in Performance Shares der Volkswagen AG umgerechnet und dem jeweiligen Vorstandsmitglied als reine Rechengröße zugeteilt. Nach Ablauf der dreijährigen Laufzeit des Performance-Share-Plans findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs, der sich am Ende des Dreijahreszeitraums zuzüglich eines Dividendenäquivalents für die betreffende Laufzeit ergibt. Der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan ist auf 200 % des Zielbetrags begrenzt. Bei einer Zielerreichung von 100 % der jeweils vereinbarten Ziele beträgt der Zielbetrag für die Mitglieder des Vorstands jeweils 1,8 Mio. € und für den Vorsitzenden des Vorstands 3,8 Mio. €.

Den Vorstandsmitgliedern wurden insgesamt 141.426 Performance Shares für 2017 zugeteilt. Der Fair Value der Verpflichtung zum 31. Dezember 2017 betrug 43,8 Mio. €. Der Vergütungsaufwand in Höhe von 43,8 Mio. € wurde als Personalaufwand erfasst. Sofern die Vorstände zum 31. Dezember 2017 ausgeschieden wären, hätte die Verpflichtung (innerer Wert) insgesamt 20,3 Mio. € betragen.

VIRTUELLE AKTIEN

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat in seiner Sitzung am 22. April 2016 das Angebot der Mitglieder des Vorstands angenommen, für die im Zeitpunkt des Beschlusses aktiven Vorstandsmitglieder einen Anteil von 30 % der variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 zurückzubehalten und mittels virtueller Aktien unter den Vorbehalt der zukünftigen Aktienkursentwicklung zu stellen. Auf Basis des zurückbehaltenen Betrages ergaben sich insgesamt 50.703 virtuelle Vorzugsaktien. Der Fair Value der Verpflichtung gegenüber den Vorständen zum 31. Dezember 2017 betrug 7,0 Mio. €. Die Fair Value-Änderung in Höhe von 2,0 Mio. € wurde als Personalaufwand erfasst. Sofern sämtliche Vorstandsmitglieder zum 31. Dezember 2017 ausgeschieden wären, hätte die Verpflichtung (innerer Wert) insgesamt 7,3 Mio. € betragen.

Für weitere Details zu den Performance Shares und den virtuellen Aktien verweisen wir auf unsere Erläuterungen im „Vergütungsbericht“ als Bestandteil des Konzernlageberichts.

44. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

Als nahestehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der Volkswagen AG beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die Volkswagen AG ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahestehenden Partei der Volkswagen AG stehen.

Alle Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Personen und Unternehmen werden zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Zum Bilanzstichtag hielt die Porsche SE mit 52,2 % die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Auf der Außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE nicht die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche SE hat aber die Möglichkeit an den unternehmenspolitischen Ent-

scheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken und gilt damit als nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Die Einbringung des operativen Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG am 1. August 2012 wirkt sich wie folgt auf die bereits vor Einbringung bestehenden, im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge, geschlossenen Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart Konzerns aus:

- Unverändert stellt die Volkswagen AG die Porsche SE von bestimmten Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart Konzerns gegeben hat, in Höhe ihres Anteils am Kapital der Porsche Holding Stuttgart, welcher seit der Einbringung zum 1. August 2012 100 % beträgt, frei. Im Rahmen der Übertragung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs von der Porsche SE wurde die Porsche Holding Finance plc., Dublin, Irland, in den Volkswagen Konzern eingebracht. Die Freistellung umfasste bis Juni 2017 auch Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Porsche Holding Finance plc. bezüglich der Zinszahlung und Rückzahlung von Anleihen in einem Gesamtvolumen von insgesamt 250 Mio. € gegeben hatte. Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG verpflichtete sich die Volkswagen AG, für die gegenüber externen Gläubigern gegebenen Garantien, unter Berücksichtigung der Freistellung im Innenverhältnis, eine marktübliche Haftungsvergütung mit Wirkung ab dem 1. August 2012 zu übernehmen.
- Unverändert gilt, dass die Volkswagen AG die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt hat, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.
- Unverändert gilt, dass die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Belastungen freistellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige Steuervorteile oder Steuererstattungen der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen für Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 an die Porsche SE zu erstatten. Basierend auf dem Ergebnis der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 würde sich für die Volkswagen AG eine Ausgleichsverpflichtung im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich ergeben. Künftige neuere Erkenntnisse aus der Ende 2015 begonnenen steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 können dazu führen, dass sich die mögliche Ausgleichsverpflichtung erhöhen oder vermindern kann.

Bezüglich der bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart hatten sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der Grundlagenvereinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen sich in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart ergebende steuerliche Belastungen (z. B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Hätten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, hätte sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1%igen Anteils an der Porsche Holding Stuttgart von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile erhöht. Diese Regelung wurde im Rahmen des Einbringungsvertrags dahingehend übernommen, dass die Porsche SE in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile aus einer infolge der Einbringung entstehenden Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG hat. Im Rahmen der Einbringung wurde zudem vereinbart, dass die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart sowie deren Tochterunternehmen von Steuern freistellt, sofern es durch von der Porsche SE vorgenommene oder unterlassene Maßnahmen bei oder nach Umsetzung der Einbringung zu einer Nachversteuerung 2012 bei diesen Gesellschaften kommen sollte. Auch in diesem Fall hat die Porsche SE einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile, die sich bei einem derartigen Vorgang auf Ebene der Volkswagen AG oder einem ihrer Tochterunternehmen ergeben.

Im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden weitere Verträge geschlossen und Erklärungen abgegeben, dazu zählen im Wesentlichen:

- › Die Porsche SE stellt ihre eingebrachten Tochterunternehmen, die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Tochterunternehmen von Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- › Die Porsche SE stellt die Porsche Holding Stuttgart und die Porsche AG von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten frei; dies schließt die Kosten für eine angemessene Rechtsverteidigung ein.
- › Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Option auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei ihr anfallenden Steuern frei. Darüber hinaus wird die Porsche Holding Stuttgart hälftig von infolge der Verschmelzung ausgelösten Grunderwerbsteuern und sonstigen Kosten freigestellt.
- › Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- › Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 2. Januar 2018 am 31. Dezember 2017 über 20,00 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Darüber hinaus wurde – wie oben dargestellt – von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 beschlossen, dass das Land Niedersachsen zwei Mitglieder des Aufsichtsrates bestellen darf (Entsendungsrecht).

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen sowie ausstehende Forderungen und Verpflichtungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und nahestehenden Personen und Unternehmen.

NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	2017	2016	2017	2016
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	7	12	1	2
Aufsichtsräte	2	3	2	5
Vorstandsmitglieder	0	0	0	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.039	890	1.300	973
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	14.294	13.728	1.225	1.377
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	214	190	733	912
Versorgungspläne	1	4	0	0
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	0	0	0	0
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	11	6	9	6

Mio. €	FORDERUNGEN AN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHLIESSLICH VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	13	323	0	1
Aufsichtsräte	0	0	254	297
Vorstandsmitglieder	0	0	72	39
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.480	1.036	1.773	1.188
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	9.889	8.808	2.168	1.784
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	76	53	572	495
Versorgungspläne	1	1	–	8
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	–	–	63	64
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	2	2	1	1

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen in Höhe von 3.653 Mio. € (Vorjahr: 3.613 Mio. €) und an die Porsche SE gezahlte Dividenden in Höhe von 308 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 6.277 Mio. € (Vorjahr: 5.769 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungs- und Leistungsbeziehungen in Höhe von 3.354 Mio. € (Vorjahr: 2.855 Mio. €). Die Forderungen gegenüber nicht konsolidierten Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 1.038 Mio. € (Vorjahr: 479 Mio. €) sowie aus Lieferungs- und Leistungsbeziehungen in Höhe von 224 Mio. € (Vorjahr: 196 Mio. €).

Die ausstehenden Forderungen gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 56 Mio. € (Vorjahr: 35 Mio. €) wertberichtigt. Im Geschäftsjahr 2017 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 36 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 220 Mio. € (Vorjahr: 112 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr Kapitaleinlagen gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 203 Mio. € (Vorjahr: 391 Mio. €) getätigt.

Die Entwicklung der empfangenen und erbrachten Lieferungen und Leistungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen ist im Wesentlichen auf Zulieferungen an die chinesischen Joint Ventures zurückzuführen.

Der Rückgang der Forderungen an die Porsche SE resultiert aus der Rückzahlung eines Darlehens.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten beinhalten wie im Vorjahr im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Die Verpflichtungen gegenüber dem Vorstand enthalten ausstehende Salden für den Jahresbonus sowie die Fair Values der den Vorstandsmitgliedern gewährten Performance Shares und virtuellen Aktien in Höhe von 67,0 Mio. € (Vorjahr: 26,1 Mio. €).

Über die oben genannten Werte hinaus sind für Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns folgende Aufwendungen für die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2017	2016
Kurzfristig fällige Leistungen	33.967.996	45.456.678
Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien	45.777.248	–670.296
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	10.872.088	9.347.409
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	6.940.142	–
	97.557.473	54.133.791

Die Leistungen auf Basis von Performance Shares enthalten die Aufwendungen für die den Vorstandsmitgliedern im Rahmen des ab 2017 geltenden Vergütungssystems gewährten Performance Shares in Höhe von 43,8 Mio. €. Aufgrund der Regelungen des IFRS 2 ist dabei nicht nur der Performance-Share-Plan für das Jahr 2017, sondern es sind auch künftige während des laufenden Dienstvertrags noch zu gewährende Performance-Share-Pläne zeitanteilig zu berücksichtigen.

In 2016 ergab sich bei den Leistungen auf Basis virtueller Aktien insgesamt ein Ertrag, weil die aufgrund des Verzichts für das Geschäftsjahr 2015 vorzunehmende Auflösung der Rückstellung für die variable Vorstandsvergütung (1,5 Mio. €) größer als der Aufwand aufgrund der Aktienkursentwicklung bis zum 31. Dezember 2016 (0,8 Mio. €) war. Im Geschäftsjahr 2017 wurde für die virtuellen Aktien aufgrund der Aktienkursentwicklung ein Aufwand in Höhe von 2,0 Mio. € erfasst.

Den angestellten Arbeitnehmervertretern sowie dem Vertreter der Leitenden Angestellten im Aufsichtsrat steht weiterhin ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags zu. Dieses orientiert sich – soweit es sich um Mitglieder von deutschen Betriebsräten handelt – an den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes. Gegenwärtig wird aufgrund behördlicher Untersuchungen eine Überprüfung der Vertretbarkeit der Vergütung einiger Betriebsratsmitglieder durchgeführt. Vorsorglich wurden in diesem Zusammenhang bei einem Teil der Betriebsratsmitglieder Vergütungsteile bis zu einer Klärung einbehalten.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder. Die Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Abfindungszahlung an Frau Hohmann-Dennhardt im Zusammenhang mit ihrem vorzeitigen Ausscheiden aus dem Vorstand.

Angaben zu den Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstandes sowie weitergehende Erläuterungen zur Vergütung des Vorstandes und des Aufsichtsrates finden sich in der Angabe „Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats“ sowie im Vergütungsbericht innerhalb des Lageberichts.

45. Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 17. November 2017 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage www.volkswagenag.com/ir dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 30. November 2017 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.audi.com/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE haben im Dezember 2017 gemäß § 161 AktG ihre jährliche Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.corporate.man.eu dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der RENK AG haben am 5. Dezember 2017 eine Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.renk.de/corporated-governance.html dauerhaft zugänglich gemacht.

46. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

€	2017	2016
Bezüge des Vorstands		
Erfolgsunabhängige Vergütungsbestandteile	14.337.116	18.093.835
Erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile	15.844.041	21.453.778
Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	20.104.770	–
	50.285.927	39.547.612
Bezüge des Aufsichtsrats		
Erfolgsunabhängige Vergütungsbestandteile	3.516.389	709.346
Erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile	270.450	4.687.220
	3.786.839	5.396.565

ERFOLGSUNABHÄNGIGE VERGÜTUNG DES VORSTANDS

Die erfolgsunabhängige Vergütung des Vorstands setzt sich aus einer Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Die Festvergütung enthält neben der Grundvergütung in unterschiedlichem Umfang auch die Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften. Die Vorjahreszahl enthält zudem einen Betrag von 6,3 Mio. € zur Kompensation von verloren gegangenen Ansprüchen aufgrund des Arbeitgeberwechsels von Frau Hohmann-Dennhardt. Die Nebenleistungen resultieren aus der Gewährung von Sachbezügen. Dazu gehören insbesondere die Überlassung von Betriebsmitteln, zum Beispiel Dienstwagen, sowie die Übernahme von Versicherungsprämien. Steuern, die auf diese Sachbezüge entfallen, wurden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen.

ERFOLGSABHÄNGIGE VERGÜTUNG UND KOMPONENTE MIT LANGFRISTIGER ANREIZWIRKUNG DES VORSTANDS

Die erfolgsabhängige Vergütung beinhaltet den Jahresbonus mit einjährigem Bemessungszeitraum. Die Komponente mit langfristiger Anreizwirkung enthält den Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit. Die den amtierenden Vorstandsmitgliedern im Rahmen des neuen Vergütungssystems in 2017 gewährten Performance Shares wurden im Gewährungszeitpunkt in Höhe ihres Fair Value in Höhe von 20,1 Mio. € erfasst; dieser ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften in die Bezüge einzubeziehen.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat in seiner Sitzung am 22. April 2016 das Angebot der Mitglieder des Vorstands angenommen, für die im Zeitpunkt des Beschlusses aktiven Vorstandsmitglieder einen Anteil von 30% der variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 zurückzubehalten und mittels virtueller Aktien unter den Vorbehalt der zukünftigen Aktienkursentwicklung zu stellen. Die sich daraus auf die Bezüge ergebenden Auswirkungen wurden entsprechend bereits in Vorjahren berücksichtigt.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden für die Performance Shares Aufwendungen in Höhe von 43,8 Mio. € und für die virtuellen Aktien in Höhe von 2,0 Mio. € erfasst. Soweit diese Aufwendungen über den Zeitwert der Performance Shares im Zeitpunkt der Gewährung hinausgehen, stellen sie keine Bezüge im Sinne der handelsrechtlichen Regelungen dar und sind damit in den obigen Tabellen nicht enthalten.

An Mitglieder des Vorstands wurden wie im Vorjahr keine unverzinslichen Vorschüsse gezahlt.

BEZÜGE DES AUFSICHTSRATS

Als Ergebnis seiner turnusmäßigen Überprüfung der Aufsichtsratsvergütung schlug der Aufsichtsrat der Hauptversammlung 2017 eine Neugestaltung des Systems der Aufsichtsratsvergütung vor, das diese am 10. Mai 2017 mit 99,98 % der abgegebenen Stimmen beschlossen hat. Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG enthält nunmehr keine erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten, sondern besteht ausschließlich aus erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteilen. Die Vergütung für Aufsichtsratsstätigkeiten bei Tochterunternehmen besteht unverändert teilweise aus erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Komponenten.

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2016 zeigt die Beträge, die sich nach dem alten System der Aufsichtsratsvergütung ergaben. Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben gegenüber dem Vorstand erklärt, auf denjenigen Teil ihrer Vergütung für das Geschäftsjahr 2016 zu verzichten, der über den Betrag hinausgeht, der sich bei der Umsetzung der von der Hauptversammlung am 10. Mai 2017 rückwirkend zum 1. Januar 2017 beschlossenen Neugestaltung des Systems der Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2016 ergeben hätte. Der Gesamtbetrag dieses Verzichts aller Mitglieder des Aufsichtsrats für 2016 beläuft sich auf 1,2 Mio. €. Herr Pötsch verzichtete zusätzlich auf einen Betrag von 0,1 Mio. € seiner variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2016 und vollständig auf seine Vergütung für das Geschäftsjahr 2017. Hintergrund dieses Verzichts ist die im Zusammenhang mit dem Wechsel von Herrn Pötsch vom Vorstand in den Aufsichtsrat zum 8. Oktober 2015 getroffene Vereinbarung, die bis zum 31. Dezember 2017 erhaltenen Aufsichtsratsvergütungen auf seine Ausgleichszahlung für die für den Zeitraum vom 8. Oktober 2015 bis zum 31. Dezember 2017 an sich zustehende Vorstandsvergütung anzurechnen.

PENSIONSANSPRÜCHE

Am 31. Dezember 2017 betrugen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands nach IFRS 125,4 Mio.€ (Vorjahr: 113,5 Mio.€). Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog der Dynamisierung des höchsten Tarifgehalts, sofern die Anwendung des § 16 BetrAVG nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 19,9 Mio.€ (Vorjahr: 11,1 Mio.€) erhalten. Darin enthalten sind die Beträge, die Frau Hohmann-Dennhardt im Zusammenhang mit ihrem Ausscheiden aus dem Vorstand zugesagt wurden. Frau Hohmann-Dennhardt erhielt eine erfolgsunabhängige Vergütung in Höhe von 2,1 Mio. € und eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 4,9 Mio. € für den Zeitraum vom 1. Februar 2017 bis zum 31. Dezember 2018.

Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen nach IFRS von 269,0 Mio.€ (Vorjahr: 270,0 Mio.€).

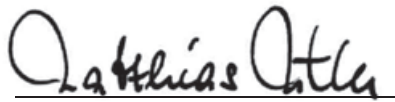
Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht innerhalb des Lageberichts auf Seite 67 erläutert. Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Bonuskomponenten und des LTI in Form des sogenannten Performance-Share-Plans.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Wolfsburg, 23. Februar 2018

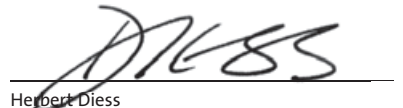
Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Matthias Müller



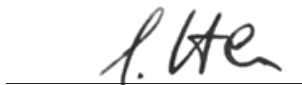
Karlheinz Blessing



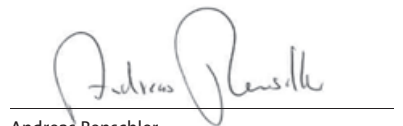
Herbert Diess



Francisco Javier Garcia Sanz



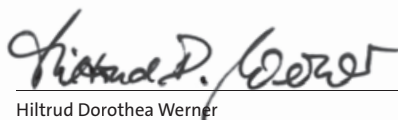
Jochem Heizmann



Andreas Renschler



Rupert Stadler



Hiltrud Dorothea Werner



Frank Witter

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Konzernabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Eigenkapitalentwicklung und Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 sowie dem Anhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- › entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2017 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 und
- › vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APRVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APRVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APRVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

HINWEIS ZUR HERVORHEBUNG EINES SACHVERHALTS – DIESELTHEMATIK

Wir verweisen auf die im Anhang im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ und im Konzernlagebericht im Kapitel „Dieselthematik“ dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik einschließlich der Ausführungen zu den zugrundeliegenden Ursachen, zu der Nicht-Involvierung von Vorstandsmitgliedern sowie zu den Auswirkungen auf diesen Abschluss.

Auf der Grundlage der dargestellten und dem Konzernabschluss und dem Konzernlagebericht zugrundeliegenden bisherigen Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung des Sachverhalts gibt es unverändert keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft vor Sommer 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation von Steuerungssoftware hatten. Sollten im Rahmen der weiteren Untersuchungen neue Erkenntnisse über einen früheren Informationsstand der Vorstandsmitglieder zur Dieselthematik gewonnen werden, könnten diese gegebenenfalls Auswirkungen auf den Konzernabschluss als auch auf den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2017 und die Vorjahre haben.

Die bislang gebildeten Rückstellungen für Gewährleistungen und Rechtsrisiken basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Risiken anders ausfallen kann.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und Konzernlagebericht sind diesbezüglich nicht modifiziert.

BESONDERS WICHTIGE PRÜFUNGSSACHVERHALTE IN DER PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ① Bilanzielle Behandlung der Risikovorsorgen für die Dieselthematik
- ② Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen
- ③ Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten
- ④ Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen aus dem Absatzgeschäft
- ⑤ Finanzinstrumente – Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ① Sachverhalt und Problemstellung
- ② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ③ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

- ① Bilanzielle Behandlung der Risikovorsorgen für die Dieselthematik

① Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sind in Untersuchungen von Regierungsbehörden zahlreicher Länder (insbesondere in Europa, den USA und Kanada sowie Südkorea) bezüglich Unregelmäßigkeiten bei Abgasemissionen von Dieselmotoren in bestimmten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns involviert. Für betroffene Fahrzeuge befinden sich in verschiedenen Ländern teils unterschiedliche Maßnahmen in der Umsetzung, die Hard- und/oder Softwaremaßnahmen Fahrzeugrückkäufe bzw. die frühzeitige Beendigung von Leasingverhältnissen sowie teilweise Ausgleichszahlungen an Fahrzeughalter umfassen. Ferner werden Zahlungen infolge von strafrechtlichen Verfahren und zivilrechtlichen Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Parteien geleistet. Daneben sind zivilrechtliche Klagen von Kunden, Händlern und Wertpapierinhabern anhängig. Weitere direkte und indirekte Auswirkungen betreffen insbesondere die Werthaltigkeit von Vermögenswerten (immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie Vorräte) und kundenspezifische Vertriebsprogramme.

Der Volkswagen Konzern erfasst die direkt im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik entstandenen Aufwendungen im operativen Ergebnis. Die Aufwendungen des Geschäftsjahres 2017 belaufen sich auf € 3,2 Mrd und betreffen zusätzliche Vorsorgen für Feldmaßnahmen und Rückkäufe (€ 2,2 Mrd) sowie Rechtsrisiken (€ 1,0 Mrd). Neben Rückstellungen werden zum 31. Dezember 2017 Eventualverbindlichkeiten aus Rechtsrisiken in Höhe von € 4,3 Mrd ausgewiesen.

Die ausgewiesenen Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten unterliegen infolge der fortbestehenden umfangreichen Ermittlungen und Verfahren sowie der Komplexität der verschiedenen Verhandlungen und fortlaufenden behördlichen Genehmigungsverfahren sowie der Entwicklung der Marktbedingungen einem erheblichen Schätzrisiko. Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der bilanziellen Vorsorgen sowie des Umfangs der Annahmen und Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Zur Prüfung des Ansatzes sowie der Bewertung der Rückstellungen für Feldmaßnahmen und Rückkäufe von Fahrzeugen infolge der Dieseldiagnostik haben wir uns mit den von den Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingerichteten Prozessen zur inhaltlichen Aufbereitung der Dieseldiagnostik auseinander gesetzt und den Umsetzungsstand der zur Behebung erarbeiteten technischen Lösungen nachvollzogen. Diese Erkenntnisse haben wir mit den uns vorgelegten technischen und rechtlichen Gutachten unabhängiger Sachverständiger abgeglichen. Das den Feldmaßnahmen und Rückkäufen zugrunde liegende Mengengerüst haben wir mittels einer IT-gestützten Datenanalyse untersucht. Die für die Bewertung der bislang festgelegten bzw. teilweise noch in Entwicklung befindlichen Reparaturlösungen bzw. geplanten Rückkäufe zugrunde liegenden Parameter haben wir nachvollzogen und beurteilt. Auf dieser Grundlage haben wir die Ermittlung der Rückstellungen nachvollzogen.

Zur Prüfung des Ansatzes sowie der Bewertung der Rückstellungen für Rechtsrisiken und des Ausweises von Eventualverbindlichkeiten aus Rechtsrisiken infolge der Dieseldiagnostik haben wir neben vorliegenden offiziellen Dokumenten, wie die des US Department of Justice, insbesondere Arbeitsergebnisse und Stellungnahmen von Experten, die durch den Volkswagen Konzern beauftragt wurden, gewürdigt. Im Rahmen einer gezielten Auswahl bedeutsamer Vorgänge sowie ergänzt um weitere Stichproben haben wir den Schriftverkehr zu den Rechtsstreitigkeiten eingesehen sowie die getroffenen Einschätzungen in Gesprächen mit Funktionsträgern der betroffenen Gesellschaften und den einbezogenen Rechtsanwälten, unter Einbindung eigener fachlicher Experten aus dem Technik- bzw. Rechtsbereich, erörtert.

Unter Berücksichtigung der im Anhang im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ und im Konzernlagebericht im Abschnitt „Dieseldiagnostik“ dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik einschließlich der Ausführungen zu den zugrundeliegenden Ursachen, zu der Nicht-Involvierung von Vorstandsmitgliedern sowie zu den Auswirkungen auf diesen Abschluss, sind die bei der Ermittlung der Risikovorsorge für die Dieseldiagnostik zugrundeliegenden Annahmen und Parameter aus unserer Sicht insgesamt geeignet, um den Ansatz und die Bewertung der Rückstellungen sachgerecht vorzunehmen.

③ Die Angaben der Gesellschaft zur Dieseldiagnostik sind in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse“ sowie „Rechtsstreitigkeiten“ des Anhangs und in den Abschnitten „Dieseldiagnostik“ sowie „Risiko- und Chancenbericht“, dort in den Unterabschnitten „Risiken aus der Dieseldiagnostik“ und „Rechtsstreitigkeiten“, des Konzernlageberichts enthalten.

② Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen

① In den im Konzernabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT ausgewiesenen immateriellen Vermögenswerten sind € 40,4 Mrd Goodwill und erworbene Markennamen (immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer) enthalten. Die Gesellschaft ordnet die Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen den Teilkonzernen bzw. Marken innerhalb des Volkswagen Konzerns zu. Beiden regelmäßig durchgeführten Werthaltigkeitstests (sog. Impairment-Tests) für Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen werden die Buchwerte der Teilkonzerne bzw. Marken von der Gesellschaft mit ihrem jeweiligen erzielbaren Betrag verglichen. Grundsätzlich erfolgt die Ermittlung des erzielbaren Betrags auf Basis des Nutzungswertes. Dabei wird der Nutzungswert mittels Discounted Cashflow-Modellen ermittelt, wobei die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene operative Fünf-Jahresplanung des Volkswagen Konzerns zugrunde gelegt und mit Annahmen über langfristige Wachstumsraten fortgeschrieben wird.

Die Abzinsung erfolgt mittels der gewichteten Kapitalkosten der jeweiligen Berichtssegmente. Das Ergebnis dieser Bewertung ist in hohem Maße von der Einschätzung der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse der jeweiligen Teilkonzerne bzw. Marken durch die gesetzlichen Vertreter sowie des verwendeten Diskontierungszinssatzes abhängig und daher mit einer erheblichen Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der zugrundeliegenden Komplexität der Bewertungsmodelle war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Bei unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Durchführung der Werthaltigkeitstests nachvollzogen und die Ermittlung der gewichteten Kapitalkosten beurteilt. Die Angemessenheit der bei der Bewertung verwendeten künftigen Zahlungsmittelzuflüsse haben wir unter anderem durch Abgleich dieser Angaben mit der von den gesetzlichen Vertretern erstellten und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommenen Fünf-Jahresplanung sowie durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen beurteilt. Dabei haben wir auch die sachgerechte Berücksichtigung der nicht in einem Segment erfassten Kosten der Konzernfunktionen bei dem Impairment-Test der jeweiligen Teilkonzerne bzw. Marken beurteilt. Mit der Kenntnis, dass bereits relativ kleine Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe des auf diese Weise ermittelten erzielbaren Betrags haben können, haben wir uns intensiv mit den bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parametern beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen. Ferner haben wir aufgrund der materiellen Bedeutung der Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen für die Teilkonzerne bzw. Marken (Buchwert im Vergleich zum erzielbaren Betrag) durchgeführt und festgestellt, dass die jeweiligen Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen ausreichend durch die diskontierten künftigen Zahlungsmittelüberschüsse gedeckt sind. Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen auch innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Geschäfts- oder Firmenwerten und Markennamen sind in dem Abschnitt "Immaterielle Vermögenswerte" des Anhangs enthalten.

③ Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten

① Im Konzernabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT werden aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von € 21,0 Mrd unter dem Bilanzposten „Immaterielle Vermögenswerte“ ausgewiesen. Während Forschungskosten gemäß IAS 38 als laufender Aufwand behandelt werden, erfolgt eine Aktivierung von Entwicklungskosten von in Serie gehenden Produkten, sofern der Absatz dieser Produkte voraussichtlich einen wirtschaftlichen Nutzen bringen wird. Bis zum Abschreibungsbeginn sind Entwicklungen nach IAS 36 auf Basis der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, der sie zugeordnet sind, jährlich mindestens einmal auf Wertminderung hin zu testen. Dieser Verpflichtung wird dadurch nachgekommen, dass vom Zeitpunkt der Aktivierung bis zum Abschluss der Entwicklung bereits überprüft wird, ob die angefallenen Kosten durch die zukünftigen Zahlungsmittelüberschüsse gedeckt werden. Nach Abschreibungsbeginn ist zu jedem Abschlussstichtag zu überprüfen, ob Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Ist dies der Fall, ist ein Wertminderungstest durchzuführen und ggf. eine Wertminderung zu erfassen. Im Fall von in Vorperioden vorgenommenen Wertminderungen ist jährlich zu überprüfen, ob Anhaltspunkte für eine Wertaufholung vorliegen.

Zur Ermittlung der Werthaltigkeit dieser immateriellen Vermögenswerte wird im Volkswagen Konzern regelmäßig der Barwert künftiger Zahlungsströme (Nutzungswert) der betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten herangezogen. Der Nutzungswert wird mittels des Discounted-Cashflow-Verfahrens ermittelt. Dabei bildet die von den gesetzlichen Vertretern erstellte Fünf-Jahresfinanzplanung des Konzerns den Ausgangspunkt. Die Abzinsung erfolgt mittels gewichteter Kapitalkosten „WACC“ (Weighted Average Cost of Capital). Die im Volkswagen Konzern verwendeten gewichteten Kapitalkosten beinhalten eine Gewichtung aus Eigenkapital- und Fremdkapitalkosten auf Vorsteuerbasis.

Die sich aus dem Wertminderungstest ergebenden Wertminderungen sind als außerplanmäßige Abschreibungen im GuV Posten Kosten der Umsatzerlöse in Höhe von € 0,4 Mrd enthalten.

Das Ergebnis dieser Bewertung ist in hohem Maße von der Einschätzung der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse durch die gesetzlichen Vertreter sowie des verwendeten Diskontierungszinssatzes abhängig und daher mit einer erheblichen Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der Bewertung war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir beurteilt, dass die den Bewertungen zugrundeliegenden Annahmen insbesondere in Form der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse und die verwendeten Diskontierungszinssätze insgesamt eine sachgerechte Grundlage für den Wertminderungstest der einzelnen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten bilden. Bei unserer Einschätzung haben wir uns unter anderem auf einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen sowie umfangreiche Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter zu den wesentlichen Werttreibern der Planungen gestützt. Dabei haben wir auch die sachgerechte Berücksichtigung von Kosten für Konzernfunktionen bei den Impairment Tests der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten beurteilt. Mit der Kenntnis, dass bereits relativ kleine Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes teilweise wesentliche Wertauswirkungen haben können, haben wir auch die bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parameter gewürdigt und das Berechnungsschema nachvollzogen. Des Weiteren haben wir die Konsistenz des angewendeten Bewertungsmodells gewürdigt sowie die rechnerische Richtigkeit nachvollzogen. Ferner haben wir ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit geringer Überdeckung (Barwert ist größer als der Buchwert) durchgeführt, um das Wertminderungsrisiko einschätzen und unser Prüfungsvorgehen entsprechend ausrichten zu können. In Bezug auf bereits abgeschlossene Entwicklungsprojekte haben wir die gesetzlichen Vertreter über das Vorliegen von Anhaltspunkten für das Vorliegen einer Wertminderung bzw. Wertaufholung befragt und diese Annahmen auf der Grundlage unser Kenntnisse über das rechtliche und wirtschaftliche Umfeld des Konzerns kritisch hinterfragt. Im Falle des Vorliegens einer Wertminderung bzw. einer Wertaufholung haben wir beurteilt, ob diese auf sachgerechte Weise auf die der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordneten Vermögenswerte allokiert wurde. Die vom Management angewandten Bewertungsparameter und -annahmen sowie das Bewertungsmodell sind aus unserer Sicht zur Überprüfung der Werthaltigkeit sachgerecht abgeleitet worden.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den aktivierten Entwicklungsleistungen sowie zu deren Werthaltigkeitstests sind in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „Immaterielle Vermögenswerte“ des Anhangs enthalten.

④ Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen aus dem Absatzgeschäft

① Im Konzernabschluss des Volkswagen Konzerns werden unter dem Bilanzposten „Sonstige Rückstellungen“ Rückstellungen aus Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft in Höhe von € 27,9 Mrd ausgewiesen. Diese Verpflichtungen betreffen im Wesentlichen Gewährleistungsansprüche aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Motorrädern, Teilen und Originalteilen. Die Gewährleistungsansprüche werden unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Darüber hinaus erfolgt eine Schätzung des Diskontierungsfaktors. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Gewährleistungs- und Kulanzfälle zu treffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde.

Aus unserer Sicht war dieser Sachverhalt von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung, da der Ansatz und die Bewertung dieses betragsmäßig bedeutsamen Postens in einem hohen Maße auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft basieren.

② Mit der Kenntnis, dass bei geschätzten Werten ein erhöhtes Risiko falscher Angaben in der Rechnungslegung besteht und dass die Bewertungsentscheidungen der gesetzlichen Vertreter eine direkte und deutliche Auswirkung auf das Konzernergebnis haben, haben wir die Angemessenheit der Wertansätze unter anderem durch den Vergleich dieser Werte mit Vergangenheitswerten und anhand uns vorgelegter Berechnungsgrundlagen beurteilt. Des Weiteren haben wir die zutreffende Ableitung der laufzeitadäquaten Zinssätze aus Marktdaten nachvollzogen. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir anhand der eingehenden Bewertungsparameter insgesamt, einschließlich der Diskontierung, nachvollzogen sowie die geplante zeitliche Inanspruchnahme der Rückstellungen gewürdigt.

Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinreichend dokumentiert und begründet sind, um den Ansatz und die Bewertung der Rückstellungen aus Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft zu rechtfertigen.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den sonstigen Rückstellungen sind in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen“ des Anhangs enthalten.

⑤ Finanzinstrumente – Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

① Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns schließen eine Vielzahl unterschiedlicher derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung insbesondere gegen Währungs- und Zinsänderungsrisiken aus dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb ab. Basis dafür ist die von den gesetzlichen Vertretern vorgegebene Sicherungspolitik, die in entsprechenden internen Richtlinien dokumentiert ist. Das Währungsrisiko resultiert im Wesentlichen aus Absatz- und Beschaffungsgeschäften sowie Finanzierungen in Fremdwährung. Die Begrenzung dieser Risiken erfolgt u.a. durch Abschluss von Devisentermingeschäften, Devisenoptionen und kombinierten Zins-Währungsswaps. Mit der Zinssicherung verfolgen die Gesellschaften das Ziel eines wirtschaftlich sinnvollen Verhältnisses zwischen variabler und fixer Verzinsung. Die Zinsrisiken werden durch Abschluss von Zinsswaps und kombinierten Zins-Währungsswaps minimiert.

Derivative Finanzinstrumente werden am Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die positiven Zeitwerte der insgesamt zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente betragen zum Bilanzstichtag € 6,9 Mrd., die negativen Zeitwerte betragen € 2,2 Mrd. Soweit die vom Volkswagen Konzern eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Sicherungsgeschäfte künftiger Zahlungsströme im Rahmen von Sicherungsbeziehungen nach den Vorschriften des IAS 39 sind, werden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts bis zur Fälligkeit des gesicherten Zahlungsstroms (effektiver Teil) über die Dauer der Sicherungsbeziehung GuV-neutral im Sonstigen Ergebnis erfasst (Cash Flow Hedges). Zum Bilanzstichtag waren kumuliert € 3,5 Mrd. als effektive Fair-Value-Änderungen unter Berücksichtigung von Ertragsteuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Soweit derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Wertänderungen von Bilanzposten nach den Vorschriften des IAS 39 eingesetzt werden, werden sowohl die Wertänderungen der Grundgeschäfte als auch der Sicherungsgeschäfte kompensatorisch erfolgswirksam in der entsprechenden GuV-Position erfasst (Fair Value Hedges).

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte aufgrund der hohen Komplexität und Anzahl der Geschäfte sowie der umfangreichen Anforderungen an die Bilanzierung und Angabepflichten durch den IAS 39 von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir mit Unterstützung interner Spezialisten unter anderem die vertraglichen und finanztechnischen Grundlagen gewürdigt und die Bilanzierung einschließlich der Eigenkapital- und Ergebniseffekte aus den diversen Sicherungsbeziehungen nachvollzogen. Mit unseren Spezialisten gemeinsam haben wir auch das eingerichtete interne Kontrollsystem der Gesellschaft im Bereich der derivativen Finanzinstrumente einschließlich der internen Überwachung der Einhaltung der Sicherungspolitik gewürdigt. Ferner haben wir bei der Prüfung der Bewertung der Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert auch die Berechnungsmethodiken auf Basis von Marktdaten nachvollzogen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit wurden neben der Prüfung des eingerichteten internen Kontrollsystems Bankbestätigungen für abgeschlossene Sicherungsinstrumente eingeholt. Hinsichtlich der erwarteten Zahlungsströme und der Effektivitätsbeurteilung von Sicherungsgeschäften haben wir im Wesentlichen rückblickend die Sicherungsgrade in der Vergangenheit beurteilt. Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen begründet und hinreichend dokumentiert sind.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften sind in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“, „Lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte“, „Lang- und kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten“ sowie in den weiteren Erläuterungen zur Bilanz nach IFRS 7 (Finanzinstrumente) des Anhangs enthalten.

SONSTIGE INFORMATIONEN

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- die in Abschnitt „Corporate-Governance-Bericht“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- den Corporate-Governance-Bericht nach Nr. 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex
- den gesonderten nichtfinanziellen Bericht nach § 289b Abs. 3 HGB und § 315b Abs. 3 HGB

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die von uns vor Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangten übrigen Teile des Geschäftsberichts, – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APRVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN**Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO**

Wir wurden von der Hauptversammlung am 10. Mai 2017 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 11. Mai 2017 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1948/1949 als Konzernabschlussprüfer der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Frank Hübner.

Hannover, den 23. Februar 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Norbert Winkeljohann
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

Fünf-Jahres-Übersicht

	2017	2016	2015	2014	2013
Mengendaten (in Tsd.)					
Absatz (Automobile)	10.777	10.391	10.010	10.217	9.728
im Inland	1.264	1.257	1.279	1.247	1.187
im Ausland	9.513	9.135	8.731	8.970	8.541
Produktion (Automobile)	10.875	10.405	10.017	10.213	9.728
im Inland	2.579	2.685	2.681	2.559	2.458
im Ausland	8.296	7.720	7.336	7.653	7.270
Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)	642	619	604	583	563
im Inland	287	280	276	265	255
im Ausland	355	339	329	318	308
Finanzdaten (in Mio. €)					
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatzerlöse	230.682	217.267	213.292	202.458	197.007
Kosten der Umsatzerlöse	188.140	176.270	179.382	165.934	161.407
Bruttoergebnis	42.542	40.997	33.911	36.524	35.600
Vertriebskosten	22.710	22.700	23.515	20.292	19.655
Verwaltungskosten	8.254	7.336	7.197	6.841	6.888
Sonstiges betriebliches Ergebnis	2.240	-3.858	-7.267	3.306	2.613
Operatives Ergebnis	13.818	7.103	-4.069	12.697	11.671
Finanzergebnis	94	189	2.767	2.097	757
Ergebnis vor Steuern	13.913	7.292	-1.301	14.794	12.428
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.275	1.912	59	3.726	3.283
Ergebnis nach Steuern	11.638	5.379	-1.361	11.068	9.145
Materialaufwand	151.449	140.307	143.700	132.514	127.089
Personalaufwand	38.950	37.017	36.268	33.834	31.747
Bilanzstruktur (Stand 31.12.)					
Langfristige Vermögenswerte	262.081	254.010	236.548	220.106	202.141
Kurzfristige Vermögenswerte	160.112	155.722	145.387	131.102	122.192
Gesamtvermögen	422.193	409.732	381.935	351.209	324.333
Eigenkapital	109.077	92.910	88.270	90.189	90.037
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	229	221	210	198	2.304
Langfristige Schulden	152.726	139.306	145.175	130.314	115.672
Kurzfristige Schulden	160.389	177.515	148.489	130.706	118.625
Gesamtkapital	422.193	409.732	381.935	351.209	324.333
Cash-flow laufendes Geschäft	-1.185	9.430	13.679	10.784	12.595
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	18.218	16.797	15.523	16.452	14.936
Finanzierungstätigkeit	17.625	9.712	9.068	4.645	8.973

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

%	2017	2016	2015	2014	2013
Volkswagen Konzern					
Bruttomarge	18,4	18,9	15,9	18,0	18,1
Personalaufwandsquote	16,9	17,0	17,0	16,7	16,1
Operatives Ergebnis in % der Umsatzerlöse	6,0	3,3	-1,9	6,3	5,9
Umsatzrendite vor Steuern	6,0	3,4	-0,6	7,3	6,3
Umsatzrendite nach Steuern	5,0	2,5	-0,6	5,5	4,6
Eigenkapitalquote	25,8	22,7	23,1	25,7	27,8
Dynamischer Verschuldungsgrad ¹ (in Jahren)	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Konzernbereich Automobile²					
Absatzveränderung zum Vorjahr ³	+ 3,7	+ 3,8	- 2,0	+ 5,0	+ 4,1
Umsatzveränderung zum Vorjahr	+ 5,9	+ 1,1	+ 3,6	+ 1,4	+ 1,3
Forschungs- und Entwicklungskosten in % der Umsatzerlöse	6,7	7,3	7,4	7,4	6,7
Operatives Ergebnis in % der Umsatzerlöse	5,7	2,5	- 3,4	6,1	5,6
EBITDA (in Mio. €) ⁴	26.094	18.999	7.212	23.100	20.594
Kapitalrendite (RoI) ⁵	12,1	8,2	- 0,2	14,9	14,5
Cash-flow laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	5,9	10,9	12,9	12,2	11,8
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	9,0	8,6	8,1	8,7	9,3
Sachinvestitionen in % der Umsatzerlöse	6,4	6,9	6,9	6,5	6,3
Netto-Liquidität in % der Umsatzerlöse des Konzerns	9,7	12,5	11,5	8,7	8,6
Anlagenintensität ⁶	23,7	23,4	23,1	22,3	21,3
Umlaufintensität ⁷	16,3	15,9	15,2	14,3	13,4
Umschlagshäufigkeit der Vorräte ⁸	5,2	5,5	5,8	6,2	6,5
Eigenkapitalquote	36,9	31,4	32,6	36,9	39,8
Konzernbereich Finanzdienstleistungen					
Wachstum Bilanzsumme	6,0	8,3	13,9	15,1	3,9
Eigenkapitalrendite vor Steuern ⁹	9,8	10,8	12,2	12,5	14,3
Eigenkapitalquote	13,7	12,5	11,9	11,3	10,5

1 Cash-flow laufendes Geschäft im Verhältnis zu kurz- und langfristigen Finanzschulden.

2 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

3 Inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

4 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldos aus Zu-/Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung.

5 Zur Ermittlung siehe Wertorientierte Steuerung auf Seite 127.

6 Sachanlagen zu Gesamtvermögen.

7 Vorräte zu Gesamtvermögen am Bilanzstichtag.

8 Verhältnis der Umsatzerlöse zu durchschnittlichem monatlichen Bestand der Vorräte.

9 Ergebnis vor Steuern in % des durchschnittlichen Eigenkapitals.