

Dieselthematik

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren vom Typ EA 189, in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden, technische Maßnahmen zur Umrüstung zur Verfügung. Das seit April 2016 laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren der Staatsanwaltschaft Braunschweig gegen die Volkswagen AG und jenes der Staatsanwaltschaft München II gegen die AUDI AG wurden jeweils mit einem Bußgeldbescheid beendet. Im Geschäftsjahr 2018 waren insgesamt Sondereinflüsse in Höhe von –3,2 Mrd. € zu berücksichtigen.

UNREGELMÄßIGKEITEN BEI NO_x-EMISSIONEN

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 2.0l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. 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 realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

In den USA und dem Rest der Welt wurden daraufhin zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Seitdem ist es uns gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. Detaillierte Informationen zu laufenden gerichtlichen und behördlichen Verfahren finden Sie im Risiko- und Chancenbericht ab Seite 177.

EINLEITUNG UMFANGREICHER UNTERSUCHUNGEN DURCH DEN VOLKSWAGEN KONZERN

Die Volkswagen AG hat unverzüglich nach Veröffentlichung der ersten „Notice of Violation“ eigene interne und auch externe Ermittlungen eingeleitet, die zum großen Teil bereits abgeschlossen werden konnten.

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

Des Weiteren haben die Volkswagen AG und die AUDI AG im September 2015 in Deutschland Strafanzeige gegen unbekannt erstattet. Die Volkswagen AG und die AUDI AG kooperieren mit allen zuständigen Behörden.

Das seit April 2016 laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren der Staatsanwaltschaft Braunschweig gegen die Volkswagen AG und das Ordnungswidrigkeitenverfahren der Staatsanwaltschaft München II gegen die AUDI AG wurden jeweils mit einem Bußgeldbescheid beendet.

Arbeiten im Zusammenhang mit in den USA und im Rest der Welt anhängigen Rechtsstreitigkeiten dauern an, bedürfen weiterhin erheblicher Anstrengungen und werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Hierbei wird die Volkswagen AG von mehreren externen Anwaltskanzleien beraten.

Die Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Die Entscheidung zur Entwicklung und zur Installation dieser Softwarefunktion wurde Ende 2006 unterhalb der Vorstandsebene getroffen. Kein Vorstandsmitglied hatte zu diesem Zeitpunkt und nachfolgend über mehrere Jahre hinweg Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion.

In den Monaten nach Veröffentlichung einer Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 wurden die dieser Studie zugrunde liegenden Prüfanordnungen durch die Abteilung Aggregateentwicklung der Volkswagen AG plausibilisiert und die ungewöhnlich hohen NO_x-Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0l Dieselmotoren des Typs EA 189 bestätigt. Dieses Ergebnis wurde dem California Air Resources Board (CARB) – eine Einheit der

Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – mitgeteilt und gleichzeitig angeboten, im Rahmen einer ohnehin in den USA geplanten Servicemaßnahme eine Rekalibrierung der Motorsteuerungssoftware der Dieselmotoren des Typs EA 189 in den USA vorzunehmen. Diese Maßnahme wurde vom Ausschuss für Produktsicherheit (APS) bewertet und beschlossen. Der APS veranlasst erforderliche und zweckmäßige Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und Konformität der in Verkehr gebrachten Produkte der Volkswagen AG. Es gibt keine Erkenntnisse, dass dem APS oder den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ als Ursache der Auffälligkeiten offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik im Rahmen einer Feldmaßnahme mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei.

Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurde, die später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device“ gegenüber der EPA und der CARB am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückruftkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation“ durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Auch bei der AUDI AG wurden umfangreiche Untersuchungen im Hinblick auf den etwaigen Einsatz von nach US-Recht unzulässigen „Defeat Devices“ in 3.0 l Dieselmotoren des Typs V6 durchgeführt und zum großen Teil abgeschlossen.

Die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur Information durch die EPA im November 2015 keine Kenntnis von dem Einsatz einer nach US-amerikanischem Recht unzulässigen „Defeat Device Software“ in 3.0 l TDI-Motoren des Typs V6 hatten.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Typ EA 189, und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Dieselmotoren der Typen V6 3.0 l und V8.

BETROFFENE FAHRZEUGE IN DER EU/DEM REST DER WELT

Weltweit waren mit Ausnahme der USA und Kanada rund zehn Millionen Fahrzeuge mit Dieselmotoren des Typs EA 189 betroffen.

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren vom Typ EA 189, in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden, technische Maßnahmen zur Umrüstung zur Verfügung.

Über viele Monate hat die AUDI AG mit Hochdruck alle relevanten Dieselmotoren auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenziale untersucht. Die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen sind in verschiedenen Rückrufbescheiden des KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden.

BETROFFENE FAHRZEUGE IN DEN USA/KANADA

In den USA und Kanada sind drei Generationen bestimmter Fahrzeuge mit 2.0 l TDI-Motor sowie zwei Generationen bestimmter Fahrzeuge des Typs V6 mit 3.0 l TDI-Motor betroffen, insgesamt rund 700 Tsd. Fahrzeuge. Aufgrund im Vergleich zur EU und zum Rest der Welt deutlich strengerer NO_x-Grenzwerte ist es hier eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so nachzurüsten, dass die für die Fahrzeuge in den Vergleichsvereinbarungen festgelegten Emissionsvorgaben erreicht werden.

In den USA erteilten die EPA und die CARB im Geschäftsjahr 2018 die noch ausstehenden behördlichen Genehmigungen der technischen Lösungen für die betroffenen Fahrzeuge mit 2.0 l TDI-Motor und des Typs V6 mit 3.0 l TDI-Motor. Im Fall der 2.0 l Dieselfahrzeuge der zweiten Generation mit Schaltgetriebe zog die Volkswagen Group of America, Inc. den genehmigten Vorschlag zur emissionsbezogenen Anpassung zurück, wobei Eigentümer das Recht erhielten, sich für einen Rückkauf und Leasingnehmer sich für eine vorzeitige Beendigung des Leasingverhältnisses zu entscheiden.

RECHTSRISIKEN

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik bestehen vielfältige Rechtsrisiken. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- beziehungsweise Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen.

Dem Vorstand der Volkswagen AG liegen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich des Sachverhalts vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken (zum Beispiel Anlegerklagen) führen würden.

Eine ausführliche Beschreibung dieser sowie weiterer Risiken aus der Dieselthematik finden Sie im Risiko- und Chancenbericht ab Seite 177.

OPERATIVES ERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2018 ergaben sich aus der Dieselthematik – im Wesentlichen aus den rechtskräftigen Bußgeldbescheiden der Staatsanwaltschaft Braunschweig (1,0 Mrd.€) gegen die Volkswagen AG und der Staatsanwaltschaft München II (0,8 Mrd.€) gegen die AUDI AG, aus höheren Rechtsrisiken und Rechtsverteidigungskosten sowie aus höheren Aufwendungen für technische Maßnahmen – Sondereinflüsse im Operativen Ergebnis in Höhe von –3,2 (–3,2) Mrd.€.

Insgesamt ergaben sich in den Jahren 2015 bis 2018 aus der Dieselthematik Sondereinflüsse in Höhe von –29,0 Mrd.€.