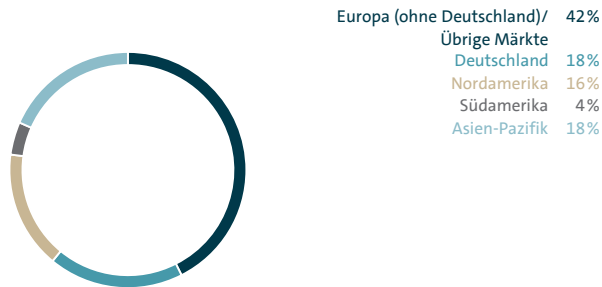
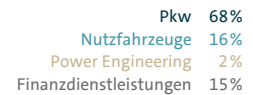


UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2018

in Prozent

**UMSATZANTEILE NACH BEREICHEN 2018**

in Prozent

**ERTRAGSLAGE****Ertragslage des Konzerns**

Im Geschäftsjahr 2018 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 235,8 Mrd.€ und übertraf damit den Vorjahreswert um 6,3 Mrd.€. Volumen- und Mixverbesserungen sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen standen negativen Einflüssen aus Wechselkursen entgegen. Die Effekte aus der Anwendung der neuen internationalen Rechnungslegungsstandards wirkten insgesamt umsatzsteigernd. Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete 81,4 (80,7)% seiner Umsatzerlöse im Ausland.

Das Bruttoergebnis fiel mit 46,3 (43,5) Mrd.€ höher aus als 2017. Bereinigt um in beiden Zeiträumen hier erfasste Sondereinflüsse lag das Bruttoergebnis bei 46,6 (45,8) Mrd.€. Die Bruttomarge stieg auf 19,7 (19,0)%; ohne Belastungen aus Sondereinflüssen belief sie sich auf 19,8 (19,9)%.

Mit 17,1 (17,0) Mrd.€ lag das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen auf dem Niveau des Vorjahres. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen war bei 7,3 (7,4)%. Einen positiven Einfluss hatten insbesondere Volumenverbesserungen, während gestiegene Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens, höhere Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die seit Jahresbeginn hier zu erfassende Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten negativ wirkten. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldispute belasteten das Operative Ergebnis in Höhe von –3,2 (–3,2) Mrd.€. Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich auf 13,9 (13,8) Mrd.€, die operative Umsatzrendite auf 5,9 (6,0)%.

Das Finanzergebnis erhöhte sich um 1,9 Mrd.€ auf 1,7 Mrd.€. Währungsbezogene Bewertungseffekte, niedrigere Zinsaufwendungen und geringere Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung des Finanzierungsgeschäfts hatten einen

positiven Einfluss. Die Neubewertung der Andienungs- und Ausgleichsrechte im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE wirkte belastend. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen war geringer als im Vorjahr, wobei die Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zunahmen. Der Vorjahreszeitraum war durch die Neubewertung der Anteile an HERE infolge der Beteiligung weiterer Investoren positiv beeinflusst.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns stieg im Berichtsjahr auf 15,6 Mrd.€; der Vorjahreswert wurde damit um 14,4% übertroffen. Die Umsatzrendite vor Steuern erhöhte sich auf 6,6 (6,0)%. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Aufwand in Höhe von 3,5 (2,2) Mrd.€, woraus im Geschäftsjahr 2018 eine Steuerquote von 22,3 (16,2)% resultierte. Das Vorjahr war durch einen einmaligen positiven, nicht liquiditätswirksamen Bewertungseffekt aufgrund der zum Jahresende 2017 beschlossenen Steuerreform in den USA beeinflusst. Das Ergebnis nach Steuern fiel mit 12,2 Mrd.€ um 0,7 Mrd.€ besser aus als 2017.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile stiegen im Berichtsjahr um 5,2 Mrd.€ auf 201,1 Mrd.€. Verbesserungen im Volumen und im Mix hatten einen positiven Einfluss, während negative Wechselkurseffekte gegenläufig wirkten. Die zweite Jahreshälfte war durch die Umstellung auf das Testverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) belastet. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich vor allem wachstumsbedingt sowie aufgrund höherer Abschreibungen und ergebniswirksam verrechneter Forschungs- und Entwicklungskosten. Die hier im Geschäftsjahr erfassten Sondereinflüsse waren geringer als im Vorjahr. Der Anteil der Kosten der Umsatzerlöse vor Sondereinflüssen an den Umsatzerlösen nahm leicht zu. Der Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) – belief sich im Geschäftsjahr 2018 auf 6,8 (6,7)%. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, eine effizientere Motorenpalette sowie die Digitalisierung und neue Technologien im Mittelpunkt.

Sowohl die Vertriebskosten als auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen fielen niedriger aus als im Vorjahr. Vorzunehmende Umgliederungen von Aufwendungen in die Umsatzerlöse infolge des neuen IFRS 15, der Verkauf der PGA-Gruppe im Juni 2017 sowie Wechselkurseffekte waren hierfür ursächlich. Die Verwaltungskosten und auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen erhöhten sich gegenüber dem Jahr 2017. Vor allem höhere erfasste Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik, eine negative Wechselkursentwicklung und die seit Jahresbeginn hier erfasste Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten außerhalb des Hedge Accounting führten dazu, dass das Sonstige betriebliche Ergebnis im Geschäftsjahr 2018 mit –2,5 Mrd. € um 2,3 Mrd. € zurückging.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile lag mit 11,1 (11,1) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Im Berichtszeitraum erfasste Sondereinflüsse, gestiegene Abschreibungen, höhere ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die seit Jahresbeginn hier erfasste Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten belasteten das Operative Ergebnis. Volumenverbesserungen hatten einen positiven Einfluss. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 5,5 (5,7)%. Die im Operativen Ergebnis enthaltenen negativen Sondereinflüsse in Höhe von –3,2 (–3,2) Mrd. € resultierten aus der Dieselthematik. Vor Berücksichtigung der Sondereinflüsse lag das Operative Ergebnis des Automobilbereichs mit 14,3 (14,4) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres; die Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen ging leicht auf 7,1 (7,3)% zurück. Da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden, profitieren wir von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzeinnahmen.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH PKW

| Mio. € | 2018 | 2017 |
|--|---------|---------|
| Umsatzerlöse ¹ | 160.802 | 157.334 |
| Operatives Ergebnis | 9.220 | 9.309 |
| Operative Umsatzrendite (%) ¹ | 5,7 | 5,9 |

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Der Bereich Pkw erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 160,8 Mrd. € und übertraf damit vor allem volumen- und mixbedingt den Vorjahreswert um 3,5 Mrd. €, während Wechselkurse negativ wirkten. Das Operative Ergebnis lag mit 9,2 (9,3) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik belasteten das Ergebnis mit –3,2 (–3,2) Mrd. €. Gestiegene Abschreibungen, höhere ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die seit Jahresbeginn im Operativen Ergebnis erfasste Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten hatten zudem einen negativen Einfluss, während Volumenverbesserungen positiv wirkten. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 5,7 (5,9)%.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH NUTZFAHRZEUGE

| Mio. € | 2018 | 2017 |
|-----------------------------|--------|--------|
| Umsatzerlöse | 36.656 | 35.200 |
| Operatives Ergebnis | 1.971 | 1.892 |
| Operative Umsatzrendite (%) | 5,4 | 5,4 |

Im Geschäftsjahr 2018 wies der Bereich Nutzfahrzeuge Umsatzerlöse in Höhe von 36,7 (35,2) Mrd. € aus. Mit 2,0 Mrd. € verzeichnete der Bereich Nutzfahrzeuge ein um 0,1 Mrd. € über Vorjahr liegendes Operatives Ergebnis; die operative Umsatzrendite war mit 5,4 (5,4)% unverändert. Der Anstieg gegenüber Vorjahr war im Wesentlichen volumen-, mix- und wechselkursbedingt, während Kostensteigerungen negativ wirkten.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH POWER ENGINEERING

| Mio. € | 2018 | 2017 |
|-----------------------------|-------|-------|
| Umsatzerlöse | 3.608 | 3.283 |
| Operatives Ergebnis | -64 | -55 |
| Operative Umsatzrendite (%) | -1,8 | -1,7 |

Die Umsatzerlöse des Bereichs Power Engineering übertrafen im Jahr 2018 mit 3,6 Mrd. € den Vorjahreswert um 9,9%. Der Operative Verlust belief sich auf -0,1 (-0,1) Mrd. €. Volumenverbesserungen standen Mixverschlechterungen entgegen. Die operative Umsatzrendite lag bei -1,8 (-1,7)%.

Ertragslage im Finanzdienstleistungsbereich

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen erwirtschaftete im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 34,8 Mrd. €, der Anstieg um 3,1% gegenüber Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Geschäftsvolumen.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich leicht unterproportional um 0,7 Mrd. € auf 28,2 Mrd. €. Sowohl die Vertriebskosten als auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen stiegen. Die Verwaltungskosten nahmen leicht zu, ihr Anteil an den Umsatzerlösen war zum Vorjahr nahezu unverändert. Insgesamt führten im Vergleich zum Vorjahr insbesondere das Volumenwachstum und gestiegene IT-Kosten zu höheren Aufwendungen.

Das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 4,5% auf 2,8 Mrd. € und trug damit erneut wesentlich zum Konzernergebnis bei. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 8,0 (7,9)%. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern lag mit 9,9 (9,8)% auf dem Vergleichswert des Vorjahres.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns umfasst die Themenbereiche Liquiditätsmanagement, Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken sowie Bonitäts- und Länderrisiken. Die Konzern-Treasury steuert das Finanzmanagement für alle Konzerngesellschaften zentral auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter. Die Teilkonzerne MAN und Porsche Holding Salzburg sind in den wesentlichen Bereichen, Scania in begrenztem Umfang in das Finanzmanagement einbezogen. Darüber hinaus verfügen diese Teilkonzerne über eigene Strukturen des Finanzmanagements.

Das Finanzmanagement hat das Ziel, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns sicherzustellen und gleichzeitig eine angemessene Rendite aus der Anlage überschüssiger Liquidität zu erzielen. Mittels Cash Pooling optimieren wir den Einsatz der vorhandenen Liquidität unter

den wesentlichen Gesellschaften in Europa. Dabei werden täglich die auflaufenden – positiven oder negativen – Salden der in das Cash Pooling einbezogenen Konten gegen ein Zielkonto der Konzern-Treasury ausgeglichen und somit gepoolt. Das Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken ist darauf ausgerichtet, Preise, die der Investitions- beziehungsweise Produktions- und Absatzplanung zugrunde gelegt wurden, mittels derivativer Finanzinstrumente und mittels Warentermingeschäften abzusichern sowie Zinsänderungsrisiken im Rahmen von Finanzierungstransaktionen zu begrenzen. Beim Management von Bonitäts- und Länderrisiken soll durch Diversifizierung das sogenannte Kontrahentenrisiko für den Volkswagen Konzern begrenzt werden. Das bedeutet, dass der Abschluss von Finanzgeschäften, bezogen auf das Geschäftsvolumen je Kontrahent, einer internen Limitierung durch das Kontrahentenrisikomanagement unterliegt. Hierzu werden verschiedene Bonitätskriterien herangezogen. In erster Linie wird die Eigenkapitalausstattung der möglichen Kontrahenten, aber auch das von unabhängigen Agenturen vergebene Rating betrachtet. Das jeweilige Risikolimit sowie zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren und Absicherungshorizonte genehmigt der Vorstandsausschuss für Risikomanagement. Zusätzliche Informationen zu den Grundsätzen und Zielen des Finanzmanagements finden Sie auf der Seite 185 sowie im Anhang des Konzernabschlusses 2018 auf den Seiten 289 bis 310.

FINANZLAGE**Finanzielle Situation des Konzerns**

Der Volkswagen Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2018 einen Brutto-Cash-flow von 35,6 Mrd. €, der den Vergleichswert 2017 um 9,1% übertraf. Die im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Berichtsjahr als Sondereinflüsse erfassten Geldbußen aus den Ordnungswidrigkeitenverfahren führten zu Mittelabflüssen. Der Anstieg im Working Capital führte zu einer Mittelbindung von -28,3 (-33,8) Mrd. €. Die Veränderung um 5,5 Mrd. € spiegelt die im Berichtszeitraum deutlich geringeren Mittelabflüsse aus der Dieselthematik wider, gegenläufig wirkte der WLTG-bedingte Lageraufbau. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich in der Folge um 8,5 Mrd. € auf 7,3 Mrd. €.

Mit 19,4 Mrd. € war die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Volkswagen Konzerns im Jahr 2018 um 6,4% höher als ein Jahr zuvor.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 24,6 (17,6) Mrd. €. Sie berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden. Die Finanzierungstätigkeit beinhaltet zudem die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, den Erwerb angedienter MAN-Aktien infolge des Beschlusses im Spruchverfahren, die im Juni 2018 erfolgreich platzierte