

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 Zu- beziehungsweise Abflüsse aus der Begebung/Tilgung von Hybridkapital 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 2018 Zahlungen für erhaltene Zinsen in Höhe von 7.047 Mio.€ (Vorjahr: 6.641 Mio.€) und für gezahlte Zinsen in Höhe von 1.857 Mio.€ (Vorjahr: 2.332 Mio.€) enthalten. Darüber hinaus sind im Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in Höhe von 3.493 Mio.€ (Vorjahr: 3.653 Mio.€) enthalten.

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 1.967 Mio.€ (Vorjahr: 1.015 Mio.€) gezahlt.

Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	28.938	18.457
Termingeldanlagen	-825	-420
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	28.113	18.038

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

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

Mio. €	Stand am 01.01.2017	zahlungswirksame Veränderungen	ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE			Stand am 31.12.2017
			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

Mio. €	Stand am 01.01.2018	zahlungswirksame Veränderungen	ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE			Stand am 31.12.2018
			Währungskurs- änderungen	Änderungen Konsolidierungs- kreis	Bewertungs- änderungen	
Anleihen	63.118	20.018	-193	-	-1.395	81.549
Sonstiger Kreditstand	99.875	7.740	-414	11	1.674	108.886
Leasingverbindlichkeiten	479	-29	-1	-	0	449
Kreditstand	163.472	27.730	-607	11	279	190.883
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	3.795	-2.132	-	-	190	1.853
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-160	-121	27	-	72	-182
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	167.107	25.477	-581	11	541	192.555

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 Risiko-steuerung. 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 185 bis 186.

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 gemindert. Die gehaltenen Sicherheiten bestehen zum überwiegenden Teil 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 Sicherungs-übereignungen als auch Bürgschaften und Grundpfandrechte zum Einsatz. Darüber hinaus kommen im Rahmen von Sicherungsbeziehungen Barsicherheiten zum Einsatz.

Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3 und 4 mit objektiven Anzeichen einer Wertminderung zum Abschlussstichtag erfolgt durch die Sicherheiten eine Risikoabschwächung in Höhe von 1,3 Mrd. €. Für die „Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögensgegenstände“ liegen Sicherheiten in Höhe von 15 Mio. € vor.

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 Vertragspartner 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 2018 9,7 % verglichen mit 7,4 % zum Jahresende 2017. 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 2018 25,4 % verglichen mit 29,5 % zum Jahresende 2017. Es lagen keine weiteren wesentlichen Konzentrationen der Kredit- und Ausfallrisikopositionen in einzelnen Ländern vor.

**ENTWICKLUNG DER WERTBERICHTIGUNGEN AUS KREDITRISIKEN AUF FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE
VOM 01. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2017**

Mio. €	Einzelwert- berichtigungen	Portfoliobasierte Wertberichtigungen	2017
Stand am 01.01.2017	2.092	2.175	4.268
Währungs- und sonstige Veränderungen	-87	-46	-132
Änderungen Konsolidierungskreis	-18	0	-18
Zuführung	853	525	1.378
Inanspruchnahme	427	-	427
Auflösung	339	676	1.014
Umgliederung	20	-20	-
Stand am 31.12.2017	2.094	1.959	4.054

RISIKOVORSORGE

Im Volkswagen Konzern wird einheitlich auf sämtliche finanzielle Vermögenswerte und sonstige Risikoexposure das Expected Credit Loss Modell des IFRS 9 angewendet.

Die Betrachtung des Expected Credit Loss Modell des IFRS 9 umfasst sowohl die Risikovorsorge für finanzielle Vermögenswerte ohne objektive Hinweise auf Wertminderungen als auch die Risikovorsorge für bereits wertgeminderte finanzielle Vermögenswerte. Zur Ermittlung der Wertberichtigungen unterscheidet IFRS 9 zwischen dem General Approach und dem Simplified Approach.

Die finanziellen Vermögenswerte im General Approach werden in drei Stufen sowie einer zusätzlichen Stufe für bereits bei Zugang wertgeminderte Vermögenswerte (Stufe 4) eingeteilt. Stufe 1 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die erstmalig erfasst werden oder keine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeit zeigen. In dieser Stufe werden die erwarteten Forderungsausfälle für die nächsten 12 Monate berechnet. Stufe 2 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die eine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeiten zeigen und Stufe 3 umfasst die finanziellen Vermögenswerte, die bereits objektive Anzeichen des Ausfalls zeigen. In diesen Stufen werden die erwarteten Forderungsausfälle für die gesamte Laufzeit berechnet. Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 4, die bereits bei Zugang wertgemindert sind, wird in der Folgebewertung die Risikovorsorge auf Basis der kumulierten Veränderung des erwarteten Ausfalls für die gesamte Laufzeit gebildet. Ein als bereits bei Zugang wertgemindert klassifiziertes Finanzinstrument verbleibt bis zur Ausbuchung in diesem Ansatz.

Der Simplified Approach wird im Volkswagen Konzern auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 mit signifikanter Finanzierungskomponente angewendet. Gleiches gilt auch für Forderungen aus Operating- oder Finanzierungs-Leasingverträgen, die nach IAS 17 zu bilanzieren sind. Im Simplified Approach wird der erwartete Ausfall einheitlich auf die gesamte Laufzeit des Vermögenswertes gerechnet.

In den nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Überleitung der Risikovorsorge für unterschiedliche finanzielle Vermögenswerte beziehungsweise Finanzgarantien und Kreditzusagen:

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRTE ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE VOM 01. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2018

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2018	800	802	1.002	622	138	3.364
Währungsumrechnungsdifferenzen	-2	-7	-35	-15	-4	-63
Änderungen Konsolidierungskreis	4	6	15	8	0	33
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	253	-	-	176	30	459
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	-69	132	195	1	16	275
Transfer in						
Stufe 1	22	-67	-13	-	-	-58
Stufe 2	-102	275	-39	-	-	134
Stufe 3	-33	-51	445	-	-	361
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-120	-148	-226	-127	-33	-653
Inanspruchnahmen	-	-	-459	-34	-1	-493
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	-1	4	10	3	-2	13
Buchwert am 31.12.2018	750	946	896	634	146	3.372

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIE UND KREDITZUSAGEN VOM 01. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2018

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2018	11	4	1	0	16
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	-	0
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	11	-	-	1	12
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	0	0	0	0	0
Transfer in					
Stufe 1	0	0	0	-	0
Stufe 2	-1	0	0	-	0
Stufe 3	0	0	1	-	1
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-4	-4	0	-1	-9
Inanspruchnahmen	-	-	0	-	0
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	0	0	0	0	0
Buchwert am 31.12.2018	18	1	1	0	19

**VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR LEASINGFORDERUNGEN
VOM 01. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2018**

Mio. €	Vereinfachter Ansatz
Buchwert am 01.01.2018	1.250
Währungsumrechnungsdifferenzen	-6
Änderungen Konsolidierungskreis	-
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	450
Sonstige Veränderungen	0
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-465
Inanspruchnahmen	-54
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	18
Buchwert am 31.12.2018	1.193

Die Risikovorsorge für die „Zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte“ belief sich im Januar 2018 auf 2 Mio. € (in Stufe 1) und hat sich im Geschäftsjahr nicht geändert.

Der vertragsrechtlich ausstehende Betrag für im laufenden Jahr abgeschriebene finanzielle Vermögenswerte, die noch einer Vollstreckungsmaßnahme unterliegen, beläuft sich auf 293 Mio. €.

MODIFIKATIONEN

Während der Berichtsperiode ergaben sich vertragliche Modifikationen finanzieller Vermögenswerte, die nicht zu einer Ausbuchung des Vermögenswertes führten. Diese ergaben sich im Wesentlichen bonitätsbedingt und beziehen sich auf die finanziellen Vermögenswerte, deren Risikovorsorge in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste gemessen wurde. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Leasingforderungen werden vereinfacht die bonitätsbedingten Modifikationen betrachtet, bei denen Forderungen mehr als 30 Tage überfällig sind. Vor der Modifikation ergaben sich fortgeführte Anschaffungskosten in Höhe von 147 Mio. €. In der Berichtsperiode ergaben sich aus den vertraglichen Änderungen insgesamt Nettoerträge/Nettoaufwendungen in Höhe von 2 Mio. €.

Der Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte zum Stichtag, die seit der erstmaligen Erfassung modifiziert wurden und die gleichzeitig in der Berichtsperiode von Stufe 2 oder Stufe 3 in die Stufe 1 transferiert wurden, beträgt 19 Mio. €. Folglich wurde für diese finanziellen Vermögenswerte die Bemessung der Wertberichtigung von der gesamten Vertragslaufzeit auf eine Betrachtungsperiode von 12 Monaten umgestellt.

MAXIMALES KREDITRISIKO

Die folgende Tabelle zeigt das maximale Kreditrisiko, dem der Volkswagen Konzern zum Berichtsstichtag ausgesetzt ist, unterteilt nach Klassen, auf die das Wertminderungsmodell angewendet wird:

MAXIMALES KREDITRISIKO NACH KLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2018

Mio. €	31.12.2018
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	3.542
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	143.466
Finanzgarantien und Kreditzusagen	4.640
Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	49.518
Gesamt	201.166

RATINGKLASSEN

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. In der Risikoklasse 3 sind entsprechend alle ausgefallenen Forderungen enthalten.

In der folgenden Tabelle sind die Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte nach Ratingklassen zum 31. Dezember 2018 dargestellt:

BRUTTOBUCHWERTE FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE NACH RATINGKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2018

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	116.912	8.007	–	58.537	93
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	2.243	4.787	–	5.687	37
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	1.719	1.017	467
Gesamt	119.155	12.794	1.719	65.241	597

Weiterhin ist nachfolgend die Ausfallrisikoposition für Finanzgarantien und Kreditzusagen dargestellt:

AUSFALLRISIKO FÜR FINANZGARANTIE UND KREDITZUSAGEN ZUM 31. DEZEMBER 2018

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	4.243	304	–	1
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	76	15	–	0
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	17	4
Gesamt	4.318	319	17	5

Darüber hinaus sind nachfolgend die Kredit- und Ausfallrisiken finanzieller Vermögenswerte, die Bonitäts-einstufung weder überfälliger noch wertberechtigter sowie die Fälligkeiten überfälliger, nicht wertberechtigter finanzieller Vermögenswerte für das Vorjahr dargestellt:

KREDIT- UND AUSFALLRISIKO FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE DARGESTELLT NACH BRUTTOBUCHWERTEN ZUM 31. DEZEMBER 2017

Mio. €	Weder überfällig noch wertberechtigt	Überfällig und nicht wertberechtigt	Wertberechtigt	31.12.2017
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	124.044	2.888	2.900	129.832
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.395	2.833	562	13.791
Sonstige Forderungen	13.403	102	196	13.700
Zum Fair Value bewertet	16.862	–	290	17.152
	164.704	5.822	3.948	174.475

BONITÄTSEINSTUFUNG DER BRUTTOBUCHWERTE WEDER ÜBERFÄLLIGER NOCH WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE ZUM 31. DEZEMBER 2017

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2017
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet			
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	104.143	19.901	124.044
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.259	136	10.395
Sonstige Forderungen	13.313	90	13.403
Zum Fair Value bewertet	22.086	–	22.086
	149.802	20.127	169.928

FÄLLIGKEITSANALYSE DER BRUTTOBUCHWERTE ÜBERFÄLLIGER NICHT WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE ZUM 31. DEZEMBER 2017

Mio. €	ÜBERFÄLLIG			BRUTTO- BUCHWERT
	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 134 Mio. € (Vorjahr: 109 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 2018 16,8 Mrd. € (Vorjahr: 19,9 Mrd. €), davon sind 3,4 Mrd. € (Vorjahr: 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			2018	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			2017
	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	
Minderheitsgesell- schaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	1.853	–	–	1.853	3.379	–	–	3.379
Finanzschulden	91.891	84.965	23.380	200.235	83.867	69.968	16.113	169.949
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.607	0	–	23.607	23.041	5	–	23.046
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	8.010	1.916	154	10.080	7.360	1.557	86	9.003
Derivate	63.059	42.984	3.036	109.078	72.635	47.414	332	120.381
	188.419	129.865	26.570	344.854	190.281	118.945	16.531	325.758

Bei der Ermittlung der Zahlungsmittelabflüsse im Zusammenhang mit den Andienungs-/Ausgleichsrechten wurde eine frühestmögliche Andienung unterstellt. Die Zahlungsmittelabflüsse der Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 33 Mio. €.

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 2018 315 Mio. € (Vorjahr: 261 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. Grundsätzlich werden alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen zentral durchgeführt beziehungsweise koordiniert. Ausnahmen sind unter anderem die Teilkonzerne Scania, MAN und Porsche Holding GmbH (Salzburg).

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS FAIR-VALUE-HEDGES

Im Rahmen von Fair-Value-Hedges erfolgt eine Absicherung gegen Wertänderungsrisiken bei Bilanzposten. Zum Stichtag werden sowohl Sicherungsinstrumente als auch Grundgeschäfte in Bezug auf das abgesicherte Risiko zum Fair Value bewertet, wobei die sich ergebenden Wertänderungen kompensatorisch in der entsprechenden Position der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden. Im Vorjahr ergab sich ein Ertrag aus Fair-Value-Hedges in Höhe von 7 Mio. €.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen (Fair-Value-Hedges) nach Risikoarten im Geschäftsjahr:

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS FAIR-VALUE-HEDGES IN 2018

Mio. €	Ineffektivitäten aus Sicherungsbeziehungen
Absicherung des Zinsrisikos	
Übriges Finanzergebnis	–
Sonstiges Betriebliches Ergebnis	34
Absicherung des Währungsrisikos	
Übriges Finanzergebnis	–
Sonstiges Betriebliches Ergebnis	–30
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos	
Übriges Finanzergebnis	0
Sonstiges Betriebliches Ergebnis	5

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS CASH-FLOW-HEDGES

Im Zusammenhang mit der Bildung von Cash-flow-Hedges werden Risiken schwankender zukünftiger Zahlungsströme abgesichert. Diese Zahlungsströme können sich aus einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit ergeben, aber auch aus einer hochwahrscheinlich eintretenden Transaktion. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen (Cash-flow-Hedges) nach Risikoarten:

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS CASH-FLOW-HEDGES IN 2018

Mio. €	2018
Absicherung des Zinsrisikos	
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting	
Im Eigenkapital erfasst	-38
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	0
Reklassifizierungen aus der Cash-flow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung	
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	2
Absicherung des Währungsrisikos	
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting	
Im Eigenkapital erfasst	-1.367
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-7
Reklassifizierungen aus der Cash-flow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung	
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-1
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-1.074
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos	
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting	
Im Eigenkapital erfasst	8
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	0
Reklassifizierungen aus der Cash-flow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung	
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-8
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos	
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting	
Im Eigenkapital erfasst	-5
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-
Reklassifizierungen aus der Cash-flow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung	
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	1

In der Tabelle sind im Eigenkapital gezeigte Effekte um latente Steuern reduziert.

Der Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting entspricht der Basis für die Ermittlung von Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung. Als ineffektiver Anteil von Cash-flow-Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair Value Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen. Diese Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung entstehen durch Differenzen in den Parametern zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft. Diese Erträge und Aufwendungen werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen/Aufwendungen beziehungsweise im Finanzergebnis erfasst. Im Geschäftsjahr 2017 wurden –11 Mio. € Ineffektivitäten erfolgswirksam erfasst.

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.

ANGABEN ZU SICHERUNGSTRUMENTEN IM RAHMEN VON HEDGE ACCOUNTING

Im Volkswagen Konzern werden zur Absicherung von Wertänderungen von Bilanzpositionen regelmäßig Sicherungsinstrumente abgeschlossen. Die folgende Übersicht zeigt die Nominalvolumen, Fair Values sowie Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivitäten von Sicherungsinstrumenten, die zur Absicherung von Wertänderungsrisiken im Rahmen von Fair-Value-Hedges abgeschlossen wurden:

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES IN 2018

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps und Zinsoptionskontrakte	48.609	467	61	309
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisentermin- und Optionskontrakte, Währungsswaps	6.811	222	75	95
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	901	58	0	108

Des Weiteren werden zur Absicherung des Risikos schwankender zukünftiger Zahlungsströme Sicherungsinstrumente abgeschlossen. In der folgenden Tabelle werden die Nominalvolumen, Fair Values sowie Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivitäten von Sicherungsinstrumenten, die in Cash-flow-Hedges abgebildet werden, aufgeführt.

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASH-FLOW-HEDGES IN 2018

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	12.477	39	15	17
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	66.505	1.834	836	2.794
Devisenoptionskontrakte	17.956	187	91	69
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	1.424	44	11	35

Die Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten entspricht der Fair Value Änderung der designierten Komponente.

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON HEDGE ACCOUNTING

Neben den Angaben zu den Sicherungsinstrumenten sind auch Angaben zu den Grundgeschäften getrennt nach Risikokategorie und Art der Designation in das Hedge Accounting anzugeben. Nachfolgend werden die im Zusammenhang von Fair-Value-Hedges gesicherten Grundgeschäfte getrennt von denen, die in Cash-flow-Hedges einbezogen werden, aufgeführt:

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES IN 2018

Mio. €	Buchwert	Kumulierte Hedge Adjustments	Hedge Adjustments laufende Periode/Geschäftsjahr	Kumulierte Hedge Adjustments aus beendeten Sicherungsbeziehungen
Absicherung des Zinsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19.311	-10	20	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	17	17	-
Finanzschulden	31.670	220	127	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	-	-
Absicherung des Währungsrisikos				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	-	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	-	3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	640	28	77	-
Finanzschulden	26	36	38	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	-	-
Sonstige Rückstellungen	-	-	-	-
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	4	4	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	714	-32	-4	-
Finanzschulden	166	1	1	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	-	-

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASH-FLOW-HEDGES IN 2018

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	RÜCKLAGE FÜR	
		Aktive Cash-flow-Hedges	Beendete Cash-flow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	26	19	0
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–1	0
Summe Zinsrisiko	26	19	0
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	2.526	2.524	0
Nicht-designierte Komponenten	–	–885	–9
Latente Steuern	–	–478	1
Summe Währungsrisiko	2.526	1.162	–8
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	27	2	–26
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	0	8
Summe Zins- und Währungsrisiko	27	1	–18
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos			
Designierte Komponenten	–	–	7
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–	–2
Summe Rohstoffpreisrisiko	–	–	5

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE

Im Rahmen der Bilanzierung von Cash-flow-Hedges sind die designierten effektiven Anteile einer Sicherungsbeziehung erfolgsneutral im sogenannten OCI I auszuweisen. Alle darüber hinausgehenden Änderungen des Marktwerts der designierten Komponente werden als Ineffektivität erfolgswirksam erfasst.

In nachfolgender Tabelle erfolgt eine Überleitung der Rücklage:

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASH-FLOW-HEDGES (OCI I)

VOM 01. JANUAR – 31. DEZEMBER 2018

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins-/ Währungsrisiko		Gesamt
			Währungsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	
Stand am 01.01.2018	55	3.533	–16	9	3.581
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	–38	–414	8	–5	–450
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	–	–1	–	–	–1
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	2	–1.335	–8	1	–1.341
Stand am 31.12.2018	19	1.783	–17	5	1.790

Die Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts erfolgt durch vorzeitige Beendigung von Sicherungsbeziehungen. Diese werden im Wesentlichen durch die Veränderung von Planzahlen zur Umsatzerlösabsicherung erzeugt.

Fair Value Änderungen nicht designierter Komponenten eines Derivats sind grundsätzlich ebenfalls unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Als Ausnahme von diesem Grundsatz gelten die Fair Value Änderungen aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen, soweit sie sich auf das Grundgeschäft beziehen. Zudem werden im Volkswagen Konzern die Fair Value Änderungen nicht designierter Terminkomponenten bei Devisentermingeschäften und bei Währungssicherungsgeschäften im Rahmen von Cash-flow-Hedges zunächst im Eigenkapital (Kosten der Sicherung) erfasst. Damit ergibt sich im Volkswagen Konzern eine sofortige erfolgswirksame Erfassung der Änderungen des Fair Values der nicht designierten Komponenten beziehungsweise Teilen hiervon nur im Falle von Ineffektivitäten.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen eine Übersicht der sich aus den nicht designierten Anteilen von Optionen und Währungssicherungsgeschäften ergebenden Veränderungen in der Rücklage für die Kosten der Sicherung:

**ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR DIE KOSTEN DER SICHERUNG – NICHT DESIGNIERTE ZEITWERTE VON OPTIONEN
VOM 01. JANUAR – 31. DEZEMBER 2018**

Mio. €	Währungsrisiko
Stand am 01.01.2018	63
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen	
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	–86
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts	
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	23
Stand am 31.12.2018	–1

**ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR DIE KOSTEN DER SICHERUNG – NICHT DESIGNIERTE TERMINKOMPONENTE UND
CROSS CURRENCY BASIS SPREAD (CCBS) VOM 01. JANUAR – 31. DEZEMBER 2018**

Mio. €	Währungsrisiko
Stand am 01.01.2018	–
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Terminkomponenten und CCBS	
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	–866
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts	
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	238
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	0
Stand am 31.12.2018	–628

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 2018, 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 2018 im Bestand befindlichen wesentlichen Währungen:

Mio. €	31.12.2018		31.12.2017	
	+10%	-10%	+10%	-10%
Währungsrelation				
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	1.329	-1.272	1.627	-1.303
Ergebnis nach Ertragsteuern	-449	449	-365	193
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	960	-959	1.126	-1.124
Ergebnis nach Ertragsteuern	-205	205	-73	75
EUR/CNY				
Sicherungsrücklage	729	-725	515	-491
Ergebnis nach Ertragsteuern	-159	159	-58	62
EUR/CHF				
Sicherungsrücklage	312	-298	246	-232
Ergebnis nach Ertragsteuern	12	-12	16	-20
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	287	-285	271	-244
Ergebnis nach Ertragsteuern	-18	18	-40	20
EUR/CAD				
Sicherungsrücklage	117	-113	121	-113
Ergebnis nach Ertragsteuern	-30	30	-51	48
CZK/GBP				
Sicherungsrücklage	135	-135	91	-91
Ergebnis nach Ertragsteuern	-1	1	0	0
EUR/AUD				
Sicherungsrücklage	97	-97	164	-164
Ergebnis nach Ertragsteuern	-32	32	-36	37
EUR/SEK				
Sicherungsrücklage	94	-92	105	-100
Ergebnis nach Ertragsteuern	-35	35	-22	18
EUR/PLN				
Sicherungsrücklage	-54	54	0	0
Ergebnis nach Ertragsteuern	-52	52	-60	60
EUR/CZK				
Sicherungsrücklage	65	-65	69	-69
Ergebnis nach Ertragsteuern	-38	38	-20	20
EUR/TWD				
Sicherungsrücklage	77	-77	72	-72
Ergebnis nach Ertragsteuern	-6	6	-10	10
EUR/BRL				
Sicherungsrücklage	8	-8	6	-6
Ergebnis nach Ertragsteuern	-65	65	-20	20
EUR/HUF				
Sicherungsrücklage	0	0	0	0
Ergebnis nach Ertragsteuern	-63	63	-54	54
GBP/USD				
Sicherungsrücklage	61	-61	63	-63
Ergebnis nach Ertragsteuern	1	-1	-2	2

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 teilweise 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 2018 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 131 Mio. € (Vorjahr: 88 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2018 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 66 Mio. € (Vorjahr: 24 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2018 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 24 Mio.€ höher (Vorjahr: 76 Mio.€ niedriger) ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2018 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 26 Mio.€ niedriger (Vorjahr: 64 Mio.€ höher) ausgefallen.

4.2.3 Rohstoffpreisrisiko

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. Rohstoffpreisrisiken 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 2018 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 197 Mio.€ (Vorjahr: 101 Mio.€) höher (niedriger) ausgefallen.

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 wird den Risiken aus Spezialfonds dadurch entgegengewirkt, dass in den Anlagerichtlinien bei der Anlage von Mitteln eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte vorgeschrieben wird. Daneben werden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungen durchgeführt.

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 2018 die Aktienkurse um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 16 Mio.€ und das Eigenkapital um 4 Mio. € (Vorjahr: 28 Mio. € Eigenkapitalauswirkung) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2018 die Aktienkurse um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 25 Mio.€ und das Eigenkapital um 4 Mio. € (Vorjahr: 108 Mio.€ Eigenkapitalauswirkung) 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 2018 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 122 Mio. € (Vorjahr: 167 Mio. €) und für das Währungsrisiko 187 Mio. € (Vorjahr: 165 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen betrug 214 Mio. € (Vorjahr: 167 Mio. €).

5. METHODEN ZUR ÜBERWACHUNG DER EFFEKTIVITÄT DER SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

Mit der Einführung von IFRS 9 wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen im Volkswagen Konzern im Wesentlichen prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode durchgeführt. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Tests auf Ineffektivitäten in Form der Dollar-Offset-Methode. Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts verglichen.

Hierzu werden die kumulierten Wertänderungen der designierten Spot-Komponente des Sicherungs- und des Grundgeschäfts gegenübergestellt. Bei Nichtvorliegen eines Critical-Terms-Match wird für die nicht designierten Komponenten analog vorgegangen.

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

In der nachfolgenden Übersicht wird das Restlaufzeitprofil der Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente, welche nach den Regeln des Hedge Accounting im Volkswagen Konzern abgebildet werden, sowie Derivate, welche außerhalb des Hedge Accounting abgebildet werden, dargestellt:

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE IN 2017

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

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE IN 2018

Mio. €	RESTLAUFZEIT			NOMINAL- VOLUMEN GESAMT 31.12.2018
	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting				
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	11.136	43.360	6.590	61.086
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CNY	6.857	2.555	–	9.412
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps GBP	11.524	6.746	–	18.270
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	7.451	11.412	–	18.863
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	16.905	9.866	–	26.770
Devisenoptionskontrakte				
Devisenoptionskontrakte USD	5.903	3.781	–	9.683
Devisenoptionskontrakte CNY	2.539	1.523	–	4.062
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	1.295	2.915	–	4.210
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	1.090	1.235	–	2.325
Nominalvolumen Sonstige Derivate				
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	20.303	26.293	19.762	66.358
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	8.626	3.777	1	12.403
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	15.732	1.804	0	17.537
Devisenoptionskontrakte				
Devisenoptionskontrakte	215	–	–	215
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	5.930	5.594	926	12.450
Absicherung des Rohstoffpreissrisikos				
Wareterminkontrakte Aluminium	923	1.208	–	2.131
Wareterminkontrakte Kupfer	241	445	–	686
Wareterminkontrakte übrige	131	304	–	436

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 3.762 Mio. € (Vorjahr: 29 Mio. €), deren Restlaufzeit unter einem Jahr beträgt sowie Kreditausfallsicherungen im Rahmen von Fondsinvestitionen mit einem Nominalvolumen in Höhe von 21 Mrd. €.

Aufgrund einer Verringerung von Planzahlen wurden bestehende Cash-flow-Hedge Beziehungen mit einem Nominalvolumen von 53 Mio. € (Vorjahr: 361 Mio. €) aufgelöst. Aus der Cash-flow-Hedge Rücklage wurden im Vorjahr 3 Mio. € ergebnismindernd 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. Im Rahmen von Cash-flow-Hedges hat der Volkswagen Konzern zur Absicherung des Zinsrisikos den durchschnittlichen Sicherungszins von 1,65 % erzielt. Darüber hinaus haben sich zur Absicherung des Währungsrisikos für die wesentlichen Währungspaare folgende Sicherungskurse ergeben: 1,19 EUR/USD; 0,86 EUR/GBP; 8,20 EUR/CNY.

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

in %	EUR	AUD	CHF	CNY	GBP	JPY	PLN	SEK	USD
Zins für sechs Monate	-0,3061	1,9938	-0,5510	3,2700	0,9170	0,0868	1,7892	-0,1043	2,7736
Zins für ein Jahr	-0,2631	1,9515	-0,5517	3,2174	0,9836	0,0087	1,7754	-0,0659	2,7653
Zins für fünf Jahre	0,1970	2,2188	-0,1390	3,6600	1,3050	0,0238	2,1250	0,5080	2,5942
Zins für zehn Jahre	0,8150	2,5563	0,2950	4,1500	1,4365	0,1763	2,4810	1,1280	2,7330

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 4.964 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 11,0 %

erzielt, die über unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 % liegt und deutlich den aktuellen Kapitalkostensatz von 6,2 % 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. €	2018	2017
Konzernbereich Automobile¹		
Operatives Ergebnis nach Steuern	11.438	11.756
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	104.424	97.021
Kapitalrendite (RoI) in %	11,0	12,1
Kapitalkostensatz in %	6,2	6,0
Kapitalkosten des investierten Vermögens	6.474	5.821
Wertbeitrag²	4.964	5.935
Konzernbereich Finanzdienstleistungen		
Ergebnis vor Steuern	2.782	2.502
Durchschnittliches Eigenkapital	27.982	25.626
Eigenkapitalrendite vor Steuern in %	9,9	9,8
Eigenkapitalquote in %	12,7	13,7

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. €	31.12.2018	31.12.2017
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	511	423
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	138	60
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	18	21
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	8.607	7.909
	9.274	8.413

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betragen 558 Mio. € (Vorjahr: 768 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 Dieselthematik bestehenden Eventualverbindlichkeiten betragen dabei insgesamt 5,4 Mrd. € (Vorjahr: 4,3 Mrd. €), wobei 3,4 Mrd. € (Vorjahr: 3,4 Mrd. €) auf Anlegerklagen entfallen. Enthalten sind darüber hinaus bestimmte Umfänge von im Zusammenhang mit der Dieselthematik stehenden Sammel- 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. Auch das am 21. Januar 2019 eingeleitete Bußgeldverfahren gegen die Porsche AG nach §§ 30, 130 OWiG befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium, so dass für dieses Verfahren mangels Bewertbarkeit keine Eventualschuld erfasst wurde.

Daneben sind in den sonstigen Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 0,7 Mrd. € mögliche Belastungen aus Risiken enthalten, die aus Steuerverfahren der brasilianischen Finanzverwaltung gegen MAN Latin America resultieren.

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 Dieselthematik 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 unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Verhältnis zu Arbeitnehmern, Händlern, Investoren, Kunden oder Lieferanten beziehungsweise mit zuständigen Behörden auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungs- oder andere Verpflichtungen ergeben. Insbesondere können hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret zu beziffern.

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-Managementsystem 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 auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands 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 Dieseldematik.

Dieseldematik

In den USA erzielten Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen Vergleichsvereinbarungen (unter anderem diverse Consent Decrees) mit dem US-Justizministerium (Department of Justice, DOJ), der US-amerikanischen Umweltschutzbehörde (US Environmental Protection Agency, EPA), dem US-Bundesstaat Kalifornien, dessen Umweltschutzbehörde, dem California Air Resources Board (CARB), und dessen Attorney General sowie mit der US-Federal Trade Commission und, durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs' Steering Committee) in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ vertretenen Privatklägern. Mit diesen Vergleichsvereinbarungen wurden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen in den USA beigelegt.

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik hat die Volkswagen AG ebenfalls Vereinbarungen abgeschlossen, um strafrechtliche Ansprüche nach US-amerikanischem Bundesrecht und bestimmte zivilrechtliche Strafen und Ansprüche beizulegen. Im Rahmen des abgeschlossenen Plea Agreement stimmte die Volkswagen AG einem Schuldanerkenntnis im Hinblick auf drei nach US-amerikanischem Bundesrecht strafbare Handlungen zu, darunter Verschwörung zur Begehung von Betrug, Behinderung der Justiz und Verwendung von Falschaussagen zur Einfuhr von Fahrzeugen in die USA, und wurde zu einer Bewährungsfrist von drei Jahren verurteilt.

Eine Beschreibung der Dieseldematik finden Sie ab Seite 92. Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Zusammenhang mit der Dieseldematik im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

1. Abstimmung mit Behörden zu technischen Maßnahmen weltweit

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 Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit 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.

Über viele Monate hat die AUDI AG mit Hochdruck alle relevanten Dieseldemiekonzepte auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungsspotenziale 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.

Die AUDI AG geht gegenwärtig von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Die von der AUDI AG eingereichten Maßnahmen werden vom KBA geprüft und können den Kunden erst nach entsprechender Freigabe durch das KBA zur Verfügung gestellt werden.

Das südkoreanische Umweltministerium hat bestimmte Emissionsstrategien in der Motorsteuerungssoftware verschiedener Dieselfahrzeuge mit einem V6- oder V8-TDI-Motor der Emissionsnorm Euro 6 als unzulässige Abschaltvorrichtung qualifiziert und am 4. April 2018 einen Rückruf angeordnet; gleiches gilt in Bezug auf das Dynamic Shift Program (DSP) in der Getriebesteuerung einiger Audi Fahrzeugmodelle.

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.

Nach Gesprächen mit dem DOJ, der EPA und der CARB vereinbarten die Parteien am 31. Oktober 2018 eine klarstellende Abänderung des ersten und des zweiten Partial Consent Decree dahingehend, dass es Volkswagen zur Behebung bestimmter technischer Probleme erlaubt ist, genehmigte abgasrelevante Modifikationen (Approved Emissions Modifications, AEM) im Wege einer AEM-Korrektur vorzunehmen.

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

In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren (so zum Beispiel durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) in Deutschland) eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führt Ermittlungen wegen unter anderem Betrugs gegen circa 40 (auch ehemalige) Mitarbeiter und ein ehemaliges Vorstandsmitglied. Die Ermittlungen dauern noch an. Den Beschuldigten und der Volkswagen AG wurde Einsicht in die Ermittlungsakten gewährt.

Das gegen die Volkswagen AG in diesem Zusammenhang seit April 2016 geführte Ordnungswidrigkeitenverfahren ist mit dem am 13. Juni 2018 durch die Staatsanwaltschaft Braunschweig gegen die Volkswagen AG erlassenen Bußgeldbescheid beendet worden. Der Bußgeldbescheid knüpft an eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Abteilung Aggregate-Entwicklung an und bezieht sich auf den Zeitraum von Mitte 2007 bis 2015 und auf insgesamt 10,7 Mio. Fahrzeuge mit Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. € vor, die sich aus einer Ahndung in Höhe von 5 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile in Höhe von 995 Mio. € zusammensetzt. Die Volkswagen AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Volkswagen AG beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die Volkswagen AG und ihre Konzerngesellschaften ist daher in Deutschland im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt betreffend die Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada, der Gegenstand des Bußgeldbescheids ist, nicht mehr zu erwarten. Somit geht Volkswagen davon aus, dass die Beendigung dieses Verfahrens auch erhebliche positive Auswirkungen auf weitere in Europa gegen die Volkswagen AG und ihre Konzerngesellschaften geführte behördliche Verfahren haben wird.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führt ein weiteres Verfahren gegen drei (auch ehemalige) Vorstandsmitglieder wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik. In diesem Kontext führt die Staatsanwaltschaft gegen die Volkswagen AG seit dem 30. Juli 2018 ein Ordnungswidrigkeitenverfahren nach § 30 OWiG. Die Volkswagen AG hat seitdem wiederholt Einsicht in die Ermittlungsakte der Staatsanwaltschaft erhalten. Die Ermittlungen dauern noch an.

Die Staatsanwaltschaft München II führt ein Ermittlungsverfahren gegen 24 Personen, darunter auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG (zugleich ehemaliges Vorstandsmitglied der Volkswagen AG) und ein weiteres aktives Vorstandsmitglied der AUDI AG. Die Ermittlungen dauern noch an. Die AUDI AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staats-

anwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten.

Das gegen die AUDI AG in diesem Zusammenhang geführte Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde durch Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft München II vom 16. Oktober 2018 beendet. Der Bußgeldbescheid knüpft an eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit Abgas Service/Zulassung Aggregate an. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 800 Mio.€ vor, die sich aus einer Ahndung in Höhe von 5 Mio.€ sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 795 Mio.€ zusammensetzt. Die AUDI AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die AUDI AG beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die AUDI AG ist daher in Europa im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt, der dem Bußgeldbescheid zugrunde liegt, nicht mehr zu erwarten.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat bezüglich der Dieselmotoren strafrechtliche Ermittlungen gegen ein Vorstandsmitglied, einen Mitarbeiter und einen ehemaligen Mitarbeiter der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wegen des Verdachts des Betrugs und der unzulässigen Werbung sowie ein entsprechendes Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gemäß § 30 OWiG eingeleitet. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten.

Am 6. Juli 2018 hat das Bundesverfassungsgericht über die Verfassungsbeschwerden im Zusammenhang mit der Durchsuchung bei der Kanzlei Jones Day entschieden und festgestellt, dass die gerichtliche Bestätigung der vorläufigen Sicherstellung von Mandatsunterlagen und Daten der Volkswagen AG nicht gegen Verfassungsrecht verstoßen hat. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden auch weiterhin und unter Einbeziehung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts mit den staatlichen Behörden kooperieren.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe aus Straf- und Verwaltungsverfahren am Ende Geldbußen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung mit nicht über 50 % ein. Für diese Fälle wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurde. In geringem Umfang waren Rückstellungen zu bilden.

3. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche Instrumente an Sammelverfahren, das heißt der kollektiven oder stellvertretenden Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden sind gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, China, Deutschland, Großbritannien, Israel, Italien, Mexiko, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Schweiz, Spanien, Südafrika, Südkorea, Taiwan und der Tschechischen Republik anhängig. Mit ihnen werden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht.

Insbesondere sind in den vorgenannten Ländern die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Australien sind derzeit verschiedene Sammelklagen mit Opt-Out-Mechanismus, eine Einzelklage und zwei Zivilklagen der Australian Competition and Consumer Commission gegen die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, einschließlich der australischen Tochtergesellschaften, anhängig. Diese Verfahren sind miteinander verbunden worden. Aufgrund des Opt-Out-Mechanismus sind potenziell alle Fahrzeuge des Motortyps EA 189 automatisch durch die Sammelklagen erfasst, es sei denn, es wird aktiv der Austritt aus der Sammelklage erklärt. Insgesamt sind circa 100 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 im australischen Markt betroffen. Im März 2018 fand eine erste mehrwöchige Gerichtsverhandlung zu technischen Fragen statt, weitere Fragen sollen im September 2019 erörtert werden.

In Belgien hat die belgische Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW eine Sammelklage erhoben, für welche der Opt-Out Mechanismus für anwendbar erklärt wurde. Die Sammelklage erfasst Fahrzeuge, die nach dem 1. September 2014 von Verbrauchern im belgischen Markt erworben wurden. Die geltend gemachten Ansprüche stützen sich auf die vermeintliche Verletzung von Wettbewerbs- und Verbraucherschutzrecht sowie auf vertragliche Pflichtverletzungen. Eine erste mündliche Verhandlung in der Sache steht noch aus. Das Gericht hat die gesetzlich vorgeschriebene Verhandlungsphase bis zum 8. Juli 2019 verlängert.

In Brasilien sind zwei Sammelklagen anhängig. Davon bezieht sich eine auf rund 17 Tsd. Fahrzeuge. In diesem Verfahren existiert ein nicht rechtskräftiges Urteil, welches Volkswagen do Brasil zu einer Zahlung von 0,3 Mrd. € nebst Zinsen verpflichtet. Gegen das Urteil wurden Rechtsmittel eingelegt. In der zweiten Sammelklage werden behauptete Ersatzansprüche aufgrund vermeintlicher Verstöße gegen umweltrechtliche Vorschriften geltend gemacht.

Die Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. hat am 1. November 2018 eine Musterfeststellungsklage beim Oberlandesgericht Braunschweig gegen die Volkswagen AG eingereicht. Ziel der Klage ist, bestimmte Voraussetzungen von etwaigen Ansprüchen von Verbrauchern gegen die Volkswagen AG festzustellen, jedoch resultieren aus etwaigen Feststellungen des Gerichts keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in separaten Folgeprozessen durchgesetzt werden.

Zudem wurden von der financialright GmbH verschiedene Klagen aus an sie abgetretenen Rechten von insgesamt rund 46 Tsd. Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen die Volkswagen AG vor mehreren deutschen Landgerichten erhoben.

In England und Wales haben derzeit verschiedene Kanzleien Klagen bei Gericht eingereicht, die zu einem Sammelverfahren (Group Litigation) verbunden wurden. Bis zum Ablauf der Opt-In Frist am 19. Dezember 2018 haben sich circa 117 Tsd. Anspruchsteller der Group Litigation angeschlossen, wobei weitere rund 40 Tsd. Kläger dazukommen könnten, die derzeit nicht der Group Litigation unterfallen. Aufgrund des Opt-In-Mechanismus sind nicht alle Fahrzeuge des Motortyps EA 189 automatisch von der Group Litigation erfasst, sondern potenzielle Anspruchsteller müssen sich aktiv an der Group Litigation beteiligen. Eine gerichtliche Anhörung (Case Management Conference) soll im März 2019 stattfinden. Eine mündliche Verhandlung zur inhaltlichen Begründetheit der Ansprüche hat bislang nicht stattgefunden.

In Italien sind zwei Sammelklagen von Verbraucherverbänden (Altroconsumo und Codacons) stellvertretend für italienische Kunden vor dem Regionalgericht Venedig anhängig. In diesen Verfahren werden Schadensersatzansprüche wegen vermeintlicher Vertragsverletzung sowie Ansprüche wegen vermeintlichen Verstößen gegen italienisches Verbraucherschutzrecht geltend gemacht. In dem Codacons-Verfahren hat das Gericht am 18. Dezember 2018 die Sammelklage als unzulässig abgewiesen. Im Verfahren der Altroconsumo ist die Frist für die Anmeldung von Ansprüchen abgelaufen; die eingegangenen Anmeldungen werden derzeit durch einen Sachverständigen ausgezählt.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-In-Mechanismus anhängig. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden.

In Österreich sind mehrere, von dem österreichischen Verein für Konsumentenschutz (VKI) beziehungsweise der Plattform Cobin Claims eingereichte Klagen anhängig. Mit diesen Klagen werden für rund 10 Tsd. Kunden Schadensersatzansprüche geltend gemacht, die dem VKI beziehungsweise der Plattform Cobin Claims zum Inkasso abgetreten wurden.

In Portugal ist eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig. Es sind circa 126 Tsd. betroffene Fahrzeuge im portugiesischen Markt. Klageziele sind die Rücknahme der Fahrzeuge sowie vermeintliche Schadensersatzansprüche.

Für die meisten Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden schätzt Volkswagen die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger auf nicht über 50% ein. Für diese Verfahren werden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen Stadiums der meisten dieser Verfahren lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in vielen Fällen noch nicht beziffern. In geringem Umfang sind Rückstellungen gebildet worden.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind. In Deutschland sind dies rund 46 Tsd. Verfahren. Insgesamt sind in den anderen Ländern rund eintausend weitere Einzelklagen anhängig. In der weit überwiegenden Zahl der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50% einge-

schätzt. Für diese Klagen werden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich Rückstellungen gebildet.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung auch vor dem Hintergrund der Musterfeststellungsklage in Deutschland 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 Dieseldisputen erhoben.

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Am 5. August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig 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. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig hat am 10. September 2018 begonnen und wurde in weiteren Terminen fortgesetzt. Der Senat hat dabei entlang der Feststellungsziele Hinweise zu seiner vorläufigen Einschätzung erteilt. Die mündliche Verhandlung soll im Jahr 2019 fortgesetzt werden.

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 Dieseldisputen ferner ein Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig; nach derzeitigem Verfahrensstand ist die Volkswagen AG auch in diesem Verfahren Musterbeklagte.

Weitere Anlegerklagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland und den Niederlanden eingereicht worden. In Österreich wurde im Berichtszeitraum die erstinstanzliche Zurückweisung der letzten dort noch anhängigen Anlegerklage im Zusammenhang mit der Dieseldisputen rechtskräftig.

Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldisputen weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von circa 9,6 Mrd. € rechtshängig. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre 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 Attorneys General und anderer Regierungsbehörden erhalten.

In Bezug auf die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge werden an verschiedenen Stellen in den USA/Kanada Rechtsstreitigkeiten gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns geführt. In diesem Zusammenhang laufen Untersuchungen seitens verschiedener US-amerikanischer und kanadischer Regulierungs- und Regierungsbehörden, insbesondere in Bezug auf den Wertpapier-, Finanzierungs- und Steuerbereich. Darüber hinaus sind bei verschiedenen Gerichten, darunter einzelstaatliche und Provinzgerichte, in den USA und in Kanada einige vermeintliche Sammelklagen seitens

Kunden, Investoren, Vertriebsmitarbeitern und Händlern sowie Einzelklagen seitens Kunden und Klagen seitens Behörden von Bundesstaaten, Provinzen und Kommunen eingereicht worden. Eine Vielzahl dieser vermeintlichen Sammelklagen ist bei US-Bundesgerichten eingereicht und zur vorprozessualen Koordination in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ zusammengeführt worden.

In den USA hat Volkswagen separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von 49 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche Ansprüche aus Verbraucherschutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2.0 l TDI und 3.0 l TDI beigelegt werden. Verbraucherschutzrechtliche Klagen des Bundesstaates New Mexico sind weiterhin anhängig. Volkswagen hat überdies separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von dreizehn US-Bundesstaaten (Connecticut, Delaware, Kalifornien, Maine, Maryland, Massachusetts, New Jersey, New York, Oregon, Pennsylvania, Rhode Island, Vermont und Washington) zur Beilegung von bestehenden oder möglichen künftigen Ansprüchen auf zivilrechtliche Strafzahlungen und Unterlassung wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts erzielt. Vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten führen die Attorneys General von acht anderen US-Bundesstaaten (Alabama, Illinois, Montana, New Hampshire, New Mexico, Ohio, Tennessee und Texas) sowie einige Kommunen Klagen gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Die umweltrechtlichen Klagen von acht Bundesstaaten – Alabama, Illinois, Missouri, Minnesota, Ohio, Tennessee, Texas und Wyoming – sowie von Hillsborough County (Florida), Salt Lake County (Utah) und zwei Landkreisen in Texas wurden wegen Vorrangigkeit des Bundesrechts von Prozess- oder Berufungsgerichten ganz oder teilweise abgewiesen. Gegen die Klageabweisung haben Alabama, Illinois, Ohio, Tennessee, Hillsborough County und Salt Lake County Berufung eingelegt oder können dies noch tun.

Die U.S. Securities and Exchange Commission (die „SEC“ – US-Börsenaufsicht) hat von Volkswagen Auskunft wegen möglicher Verletzungen von Wertpapiergesetzen bei der Begebung von Anleihen und Asset-Backed-Securities verlangt. Die Verletzungen sollen daraus resultieren, dass die Nichteinhaltung von US-amerikanischen Emissionsvorschriften durch bestimmte Volkswagen Dieselfahrzeuge nicht offengelegt wurde. Im Januar 2017 teilte die SEC Volkswagen mit, dass sie ein förmliches Ermittlungsverfahren eingeleitet habe; dieses Ermittlungsverfahren dauert noch an. Im weiteren Verlauf teilte der Stab der SEC Volkswagen mit, dass das Ermittlungsverfahren in ein Sanktionsverfahren der SEC gegen Volkswagen münden könne.

Gegen eine Ausgleichszahlung in Höhe von 48 Mio. USD einigten sich die Volkswagen AG und eine mutmaßliche Käuferklasse von American Depositary Receipts der Volkswagen AG am 28. August 2018 auf eine Regelung der Ansprüche wegen vermeintlicher Kursverluste, die angeblich auf die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge zurückzuführen seien. Im November 2018 genehmigte das Gericht den Vergleichsvorschlag vorläufig.

Im April 2018 genehmigten die Gerichte in Ontario und Quebec eine Grundsatzvereinbarung über einen vorgeschlagenen Vergleich mit Verbrauchern in Kanada in Zusammenhang mit 3.0 l Dieselfahrzeugen, die Volkswagen am 21. Dezember 2017 bekanntgegeben hatte. Des Weiteren führt die Umweltbehörde auf Bundesebene in Kanada eine Untersuchung wegen strafrechtlicher Sanktionen in Bezug auf 2.0 l und 3.0 l Dieselfahrzeuge, und die Umweltbehörde der Provinz Ontario hat im Hinblick auf 2.0 l Dieselfahrzeuge Klage auf Verhängung quasi-strafrechtlicher Sanktionen erhoben. Darüber hinaus ist in Quebec eine umweltrechtliche Sammelklage im Namen der Einwohner von Quebec anhängig. Die Klage wurde allein im Hinblick auf die Frage zugelassen, ob ein Anspruch auf Strafschadensersatz bestehe. Gegen diese Entscheidung hat Volkswagen die Zulassung von Rechtsmitteln beantragt. Anhängig in Kanada sind darüber hinaus Sammelklagen und Klagen, denen sich eine Vielzahl von Klägern anschließen können, wobei es insbesondere um Verbraucherschutz- und wertpapierrechtliche Ansprüche geht, bei denen unter anderem Schadensersatz begehrt wird.

Soweit ein Sachverhalt vorstehend nicht gesondert beschrieben wird, ist eine Bewertung, im derzeitigen Verfahrensstand noch nicht möglich beziehungsweise wird gemäß IAS 37.92 nicht dargestellt, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

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 Dieseldematik 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 Ent-

scheidung jedoch wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Es ist derzeit nicht absehbar, wann das Bundesverfassungsgericht hierüber entscheiden wird. Der vom Oberlandesgericht Celle eingesetzte Sonderprüfer hat nach der formal rechtskräftigen Entscheidung des Oberlandesgerichts mitgeteilt, dass er aus Altersgründen für die Durchführung der Sonderprüfung nicht zur Verfügung stehe. Die US-Fonds haben daraufhin bei dem Landgericht Hannover beantragt, einen anderen Sonderprüfer einzusetzen. Die Volkswagen AG ist der Auffassung, dass ein solcher Austausch des gerichtlich bestellten Sonderprüfers unzulässig ist, und hat beantragt, den Antrag auf Austausch des Sonderprüfers zurückzuweisen. Mit einer Entscheidung durch das Landgericht Hannover wird im Laufe des Jahres 2019 gerechnet.

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 enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2018 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag in Höhe von rund 2,4 Mrd. €. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 5,4 Mrd. € (Vorjahr: 4,3 Mrd. €) im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,4 Mrd. € (Vorjahr: 3,4 Mrd. €). 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 Dieseldiagnostik 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.

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 SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE 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 bereits 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. 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 Hauptversammlung der MAN SE hat im Juni 2013 dem Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zwischen der MAN SE und der TRATON SE (zu dieser Zeit 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 wurde. Mit Beschluss vom 26. Juni 2018 (ergänzt und korrigiert durch Beschluss vom 30. Juli 2018 und 17. Dezember 2018) hat das Oberlandesgericht München rechtskräftig entschieden, dass der jährliche Ausgleichsanspruch gemäß § 304 AktG auf 5,47 € brutto (abzüglich etwaiger Körperschaftsteuer

und etwaigem Solidaritätszuschlag nach dem jeweils für diese Steuern für das betreffende Geschäftsjahr geltenden Steuersatz) je Aktie anzuheben ist. Die in erster Instanz vom Landgericht München I erhöhte Abfindung in Höhe von 90,29 € je Aktie wurde bestätigt. Die Beschlüsse des Oberlandesgerichts München sind rechtskräftig und am 6. August 2018 und am 10. Januar 2019 im Bundesanzeiger veröffentlicht worden.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen MAN Latin America ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America geht. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht in 2018 Klage erhoben. 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 Strafzuschläge 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 im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

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 gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Scania hat dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gerichtshof 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.

Im Rahmen der in der Öffentlichkeit bereits bekannten kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie hat die Europäische Kommission am 18. September 2018 ein formelles Verfahren gegen die betroffenen Unternehmen eingeleitet. Die Untersuchungen dauern seit geraumer Zeit an. Wie der Pressemitteilung der Europäischen Kommission zu entnehmen ist, hat die Europäische Kommission den Untersuchungsgegenstand nunmehr auf den Bereich Emissionen begrenzt. Die Verfahrenseinleitung ist ein üblicher und rein prozessualer Verfahrensschritt, der von Volkswagen erwartet wurde. Der Volkswagen Konzern und die betreffenden Konzernmarken kooperieren vollumfänglich mit der Europäischen Kommission und werden die Kooperation auch weiterhin fortsetzen.

Darüber hinaus hat die italienische Wettbewerbsbehörde ein Verfahren wegen möglicher wettbewerbswidriger Absprachen (vermeintlicher Austausch von wettbewerblich sensitiven Informationen) gegen mehrere herstellereigene Automobilfinanzierungsgesellschaften, darunter die Volkswagen Bank GmbH, eingeleitet. Das Verfahren wurde später auf die jeweiligen Muttergesellschaften ausgeweitet, darunter die Volkswagen AG. Im Oktober 2018 haben die Volkswagen Bank GmbH und die Volkswagen AG Beschwerdepunkte erhalten, welche die Erkenntnisse der Behörde zusammenfassen und den vermeintlichen Verstoß beschreiben. Die Volkswagen AG und die Volkswagen Bank GmbH haben im November 2018 ihre jeweilige Erwiderung an die italienische Wettbewerbsbehörde übermittelt. Im Januar 2019 verhängte die italienische Wettbewerbsbehörde eine Geldbuße in Höhe von 163 Mio. € gegen die Volkswagen AG und die Volkswagen Bank GmbH. Es wurden bei der Volkswagen Bank GmbH Rückstellungen gebildet. Die Volkswagen AG und die Volkswagen Bank GmbH beabsichtigen, gegen diese Entscheidung Rechtsmittel einzulegen. Auch in diesem Verfahren sind Schadensersatzklagen möglich.

Im Jahr 2017 reichten Kläger in verschiedenen US-Gerichtsbarkeiten im Namen mutmaßlicher Käuferklassen deutscher Luxusfahrzeuge zahlreiche Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen AG und weiterer Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein; inzwischen sind die Verfahren in zwei konsolidierten Sammelklagen in der „Multidistrict Litigation“ im US-Bundesstaat Kalifornien anhängig. In den Klagen wird behauptet, dass sich die Beklagten seit den 1990ern zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen die US-amerikanischen Kartell- und Verbraucher-

schutzgesetze verstoßen hätten. Mit ähnlicher Begründung reichten Kläger in Kanada im Namen mutmaßlicher Käuferklassen deutscher Luxusfahrzeuge Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen Canada Inc., Audi Canada Inc. und weiterer Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine Bewertung der Verfahren aufgrund des frühen Stadiums derzeit noch nicht möglich ist.

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.

Bei bestimmten als Pkw zugelassenen T6-Modellen (Klasse M1) mit Euro-6-Dieselmotoren wurde im Rahmen der Prüfung der Übereinstimmung der laufenden Neuproduktion mit dem genehmigten Typ (Conformity of Production) festgestellt, dass bestimmte technische Werte nicht vollumfänglich bestätigt werden konnten. Zur Sicherstellung dieser Übereinstimmung der Neuproduktion entwickelte die Volkswagen AG eine Softwaremaßnahme, die Ende Februar 2018 durch das KBA genehmigt und in der Neuproduktion sowie auf bis dahin noch nicht ausgelieferte (insgesamt circa 30 Tsd.) Neufahrzeuge angewandt wurde. Die Volkswagen AG führte außerdem In-Use-Tests (Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge mit der Typgenehmigung) durch, um zu prüfen, ob die circa 200 Tsd. bereits im Markt befindlichen T6-Gebrauchtfahrzeuge die technischen Werte einhalten. Die auf Vorschlag der Volkswagen AG durchgeführten Prüfungen fanden in enger Abstimmung mit dem KBA statt, das dieses Verfahren in einem Bescheid vom 1. März 2018 aufgenommen hat. Im Anschluss an weitere Prüfungen im August 2018 erfolgte auf Vorschlag der Volkswagen AG und in Übereinstimmung mit diesem Bescheid auch bei den T6-Gebrauchtfahrzeugen eine Softwaremaßnahme zur Sicherstellung der Übereinstimmung mit dem genehmigten Fahrzeugtyp.

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 die gegen die AUDI AG und bestimmte verbundene Unternehmen eingereichten vermeintlichen Sammelklagen an die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“ übertragen und konsolidiert worden. In den Klagen wird den Beklagten vorgeworfen, die vermeintliche Existenz von Abschaltvorrichtungen in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert zu haben. Im Northern District von Kalifornien, und an zwei Bezirksgerichten in Kanada sind weitere Klagen anhängig, in denen ähnliche Ansprüche behauptet werden.

Im Sommer 2017 reichten Kläger beim US District Court für den Eastern District von New York im Namen einer mutmaßlichen Käuferklasse von American Depositary Receipts der Volkswagen AG eine Klage gegen die Volkswagen AG sowie drei ehemalige und ein amtierendes Vorstandsmitglied ein. Am 13. Juli 2018 reichten die Kläger eine geänderte Klage ein; die Beklagten haben die Abweisung dieser Klage beantragt. Die Kläger machen behauptete wertpapierrechtliche Ansprüche geltend und stützen diese auf vermeintliche wesentliche falsche und unvollständige Angaben, die die Beklagten bei der Darstellung der Compliance-Maßnahmen der Volkswagen AG – insbesondere im wettbewerbs- und kartellrechtlichen Bereich – und im Rahmen eines kartellrechtlichen Verfahrens gegen die Volkswagen AG im Northern District von Kalifornien gemacht haben sollen. Nach Ansicht der Beklagten haben die geltend gemachten Ansprüche keine Grundlage.

Für mögliche Ansprüche im Zusammenhang mit Finanzdienstleistungen gegenüber Verbrauchern waren im Bereich der Volkswagen Bank GmbH sowie der Volkswagen Leasing GmbH Rückstellungen zu bilden.

Darüber hinaus sind weltweit, insbesondere in den USA verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kunden vermeintliche Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Volkswagen Konzern zugelieferten Fahrzeugteile (beispielsweise im Fall Takata) – begründet.

Risiken können sich auch aus Patentverletzungsverfahren, insbesondere in Deutschland und den USA, ergeben. Diese Verfahren haben zum Beispiel Patente im Bereich der Halbleitertechnologie in Fahrzeugen zum Gegenstand; geltend gemacht werden vermeintliche Ansprüche auf Unterlassung und Schadensersatz.

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

Mio. €	FÄLLIG	FÄLLIG	FÄLLIG	GESAMT
	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 ¹	2.655	0	44	2.699
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	1.026	2.389	2.133	5.548
Übrige finanzielle Verpflichtungen	2.476	1.469	929	4.874

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Mio. €	FÄLLIG	FÄLLIG	FÄLLIG	GESAMT
	2019	2020 – 2023	ab 2024	31.12.2018
Bestellobligo für				
Sachanlagen	8.362	1.621	0	9.983
Immaterielle Vermögenswerte	1.022	85	–	1.107
Investment Property	39	–	–	39
Verpflichtungen aus				
zugesagten Darlehensvergaben an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	326	–	–	326
unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden	3.010	70	5	3.085
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	1.190	2.847	2.334	6.372
Übrige finanzielle Verpflichtungen	2.971	1.762	966	5.699

Im Rahmen der Umsetzung von IFRS 9 wurde eine Analyse der Verpflichtungen aus unwiderruflichen Kreditzusagen im Konzern durchgeführt. Daraus ergab sich eine Änderung der Grundgesamtheit. Die Vorjahresangabe wurde in Höhe von – 997 Mio. € angepasst.

Den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen stehen erwartete Erträge aus Untermietverhältnissen in Höhe von 1.535 Mio. € (Vorjahr: 1.467 Mio. €) gegenüber.

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. €	2018	2017
Abschlussprüfungsleistungen	20	17
Andere Bestätigungsleistungen	6	2
Steuerberatungsleistungen	1	1
Sonstige Leistungen	26	13
	52	33

Die Abschlussprüfungsleistungen entfielen 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. Personalaufwand

Mio. €	2018	2017
Löhne und Gehälter	33.368	31.432
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	7.791	7.518
	41.158	38.950

41. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2018	2017
Leistungslöhner	256.684	253.469
Indirekter Bereich	302.554	288.478
	559.238	541.947
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	(8.791)	(7.156)
Auszubildende	17.905	17.891
	577.143	559.838
Mitarbeiter der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	78.579	74.558
	655.722	634.396

42. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Schluss des Geschäftsjahres 2018 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

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. Das 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).

Der Kreis der Begünstigten des Performance-Share-Plans wurde Ende 2018 um Mitglieder des Top-Management-Kreises erweitert. Ihnen werden Anfang 2019 erstmalig Performance Shares für den Performance-Zeitraum 2019-2021 gewährt. Die Funktionsweise der ihnen gewährten Performance Shares ist im Wesentlichen identisch zu den Performance Shares, die den Vorstandsmitgliedern gewährt werden.

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 Begünstigten 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 bisher insgesamt 276.382 Performance Shares zugeteilt.

Die Summe der Zielbeträge der Mitglieder des Top-Management-Kreises für den Performance-Zeitraum 2019-2021 beträgt insgesamt 95,2 Mio. €.

Der Fair Value der Verpflichtung aus Performance Shares zum 31. Dezember 2018 betrug insgesamt 48,4 Mio. € (Vorjahr: 43,8 Mio. €). Der Vergütungsaufwand in Höhe von insgesamt 18,2 Mio. € (Vorjahr: 43,8 Mio. €) wurde als Personalaufwand erfasst. Sofern die Begünstigten des Performance-Share-Plans zum 31. Dezember 2018 ausgeschieden wären, hätte die Verpflichtung (innerer Wert) insgesamt 33,7 Mio. € (Vorjahr: 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 aktiven und ausgeschiedenen Vorständen zum 31. Dezember 2018 betrug 5,0 Mio. € (Vorjahr: 7,0 Mio. €). In 2018 wurde Herrn Stadler im Zuge der Beendigung seines Dienstverhältnisses der Gegenwert von 8.633 Aktien in Höhe von 1,0 Mio. € ausgezahlt. Die Verminderung des Fair Value aller virtueller Aktien in Höhe von 1,0 Mio. € (Vorjahr: Erhöhung des Fair Value um 2,0 Mio. €) wurde als Ertrag (Vorjahr: als Aufwand) erfasst. Sofern auch die übrigen Vorstandsmitglieder zum 31. Dezember 2018 ausgeschieden wären, hätte die Verpflichtung (innerer Wert) insgesamt 5,3 Mio. € (Vorjahr: 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 Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken und gilt damit als nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs 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:

- › 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 Nachteilen 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 steuerliche Vorteile der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen an die Porsche SE zu erstatten. Basierend auf dem Ergebnis der

abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und dem zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Konzernabschlusses gegebenen Kenntnisstand für den Veranlagungszeitraum 2009 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 bestimmten 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 8. Januar 2019 am 31. Dezember 2018 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 PERSONEN UND UNTERNEHMEN

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	2018	2017	2018	2017
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	3	7	3	1
Aufsichtsräte	4	2	2	2
Vorstandsmitglieder	0	0	0	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.137	1.039	1.649	1.300
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	16.724	14.294	491	1.225
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	194	214	1.267	733
Versorgungspläne	1	1	2	0
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	0	0	1	0
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	10	11	8	9

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHLIESSLICH VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	4	13	1	0
Aufsichtsräte	0	0	205	254
Vorstandsmitglieder	0	0	78	72
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.319	1.480	1.869	1.773
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	11.989	9.889	2.671	2.168
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	112	76	487	572
Versorgungspläne	1	1	–	–
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	–	–	100	63
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	2	2	1

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen in Höhe von 3.493 Mio.€ (Vorjahr: 3.653 Mio.€) und an die Porsche SE gezahlte Dividenden in Höhe von 601 Mio.€ (Vorjahr: 308 Mio.€) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 7.606 Mio.€ (Vorjahr: 6.277 Mio.€) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 4.045 Mio.€ (Vorjahr: 3.354 Mio.€). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 741 Mio.€ (Vorjahr: 1.038 Mio.€) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 214 Mio.€ (Vorjahr: 224 Mio.€).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 56 Mio.€ (Vorjahr: 56 Mio.€) wertberichtigt. Im Geschäftsjahr 2018 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 29 Mio.€ (Vorjahr: 36 Mio.€) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 239 Mio. € (Vorjahr: 220 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 298 Mio. € (Vorjahr: 203 Mio. €) getätigt.

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

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 64,8 Mio. € (Vorjahr: 67,0 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:

€	2018	2017
Kurzfristig fällige Leistungen	32.417.428	33.967.996
Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien	10.022.492	45.777.248
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	10.519.369	10.872.088
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	12.994.964	6.940.142
	65.954.253	97.557.473

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 10,6 Mio. € (Vorjahr: 43,8 Mio. €). Aufgrund der Regelungen des IFRS 2 ist dabei nicht nur der Performance-Share-Plan für die Jahre 2017 und 2018, sondern es sind auch künftige während des laufenden Dienstvertrags noch zu gewährende Performance-Share-Pläne zeitanteilig zu berücksichtigen.

Im Geschäftsjahr 2018 wurde für die virtuellen Aktien aufgrund der Aktienkursentwicklung ein Ertrag in Höhe von 0,6 Mio. € (Vorjahr: 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 Volkswagen AG geht derzeit von einer Beendigung der Verfahren im Geschäftsjahr 2019 aus.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder. Die Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Abfindungszahlungen an Herrn Garcia Sanz und an Herrn Stadler im Zusammenhang mit ihrem vorzeitigen Ausscheiden aus dem Vorstand. Die Zahlung einer etwaigen Abfindung an Herrn Stadler ist an den Verlauf und den Ausgang des Strafverfahrens geknüpft.

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 16. November 2018 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 29. November 2018 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 2018 gemäß § 161 AktG ihre jährliche Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.corporate.man.eu/de/investor-relations/corporate-governance/corporate-governance-bei-man/Corporate-Governance-bei-MAN.html dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der RENK AG haben im Dezember 2018 eine Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.renk-ag.com/de/investor-relations/berichte dauerhaft zugänglich gemacht.

46. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

€	2018	2017
Bezüge des Vorstands		
Erfolgsunabhängige Vergütungsbestandteile	13.051.264	14.337.116
Erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile	14.827.178	15.844.041
Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	22.457.869	20.104.770
	50.336.310	50.285.927
Bezüge des Aufsichtsrats		
Erfolgsunabhängige Vergütungsbestandteile	4.004.372	3.516.389
Erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile	534.614	270.450
	4.538.986	3.786.839

ERFOLGSUNABHÄNGIGE VERGÜTUNG DES VORSTANDS

Die erfolgsunabhängige Vergütung des Vorstands setzt sich aus einer Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Seit 2018 wird die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften nicht mehr gesondert vergütet, sondern ist mit der Vergütung abgegolten. 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 Vergütungssystems in 2018 gewährten Performance Shares (134.956 Stück) hatten im Gewährungszeitpunkt einen Fair Value in Höhe von 22,5 Mio. € (Vorjahr: 20,1 Mio. €); 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 2018 wurden für die Performance Shares Aufwendungen in Höhe von insgesamt 10,6 Mio. € (Vorjahr: 43,8 Mio.€) und für die virtuellen Aktien Erträge in Höhe von insgesamt 0,6 Mio. € (Vorjahr: Aufwand in Höhe von 2,0 Mio.€) erfasst. Diese stellen 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 danach nunmehr keine erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten, sondern besteht ausschließlich aus erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteilen. Die Vergütung für Aufsichtsratsaktivitäten bei Tochterunternehmen besteht unverändert teilweise aus erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Komponenten.

PENSIONSANSPRÜCHE UND LEISTUNGEN AN AUSGESCHIEDENE MITGLIEDER DES VORSTANDS

Am 31. Dezember 2018 betragen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands 55,8 Mio.€ (Vorjahr: 125,4 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.

Im Zusammenhang mit ihrem Ausscheiden aus dem Vorstand wurden den Herren Blessing, Garcia Sanz, Müller und Stadler folgende Beträge zugesagt:

Für Herrn Blessing wurde

- eine erfolgsunabhängige Komponente in Höhe von 3,8 Mio. €,
- eine erfolgsabhängige Komponente in Höhe von 4,2 Mio. € sowie
- eine Komponente mit langfristiger Anreizwirkung in Höhe von 3,9 Mio. € angesetzt.

Für Herrn Garcia Sanz wurde

- eine erfolgsunabhängige Komponente in Höhe von 1,6 Mio. €,
- eine erfolgsabhängige Komponente in Höhe von 1,8 Mio. € sowie
- eine Komponente mit langfristiger Anreizwirkung in Höhe von 1,6 Mio. € angesetzt.

Für Herrn Müller wurde

- eine erfolgsunabhängige Komponente in Höhe von 4,0 Mio. €,
- eine erfolgsabhängige Komponente in Höhe von 6,6 Mio. € sowie
- eine Komponente mit langfristiger Anreizwirkung in Höhe von 7,2 Mio. € angesetzt.

Für Herrn Stadler wurde

- eine erfolgsunabhängige Komponente in Höhe von 3,2 Mio. €,
- eine erfolgsabhängige Komponente in Höhe von 1,9 Mio. € sowie
- eine Komponente mit langfristiger Anreizwirkung in Höhe von 1,8 Mio. € angesetzt.

Die Zahlung der vorgenannten Beträge an Herrn Stadler ist an den Verlauf und den Ausgang des Strafverfahrens geknüpft. Für die zugesagten Beträge haften die Volkswagen AG und die AUDI AG im Wesentlichen gesamtschuldnerisch.

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen wurden 44,0 Mio. € (Vorjahr: 19,9 Mio. €) gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 324,0 Mio.€ (Vorjahr: 269,0 Mio.€).

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht innerhalb des Lageberichts auf Seite 68 erläutert. Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Vergütungskomponenten inklusive des LTI in Form des sogenannten Performance-Share-Plans.