

Dieselthematik

Wir haben die Aufklärung der Unregelmäßigkeiten bei Emissionen vorangetrieben und effektive technische Lösungen für die betroffenen Fahrzeuge bereitgestellt. In den USA wurden umfangreiche Vereinbarungen getroffen.

UNREGELMÄSSIGKEITEN BEI EMISSIONEN

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) in einer „Notice of Violation“ die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Volkswagen räumte in diesem Zusammenhang Unregelmäßigkeiten ein. In seiner Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 informierte der Volkswagen Konzern darüber, dass in weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen mit bestimmten Dieselmotoren auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden.

Am 2. November 2015 gab die EPA ebenfalls in Form einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ V6 TDI mit 3,0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten aufgedeckt worden seien. Audi bestätigte, dass mindestens drei Auxiliary Emission Control Devices (AECDs) im Rahmen der US-Zulassungsdokumentation von Fahrzeugen mit Sechszylinder-Dieselmotor vom Typ V6 TDI mit 3,0 l Hubraum nicht offengelegt worden waren.

UMFANGREICHE UNTERSUCHUNGEN DURCH VOLKSWAGEN

Volkswagen treibt die Aufklärung mit Hochdruck voran. Hierzu hat das Unternehmen neben internen auch externe Untersuchungen beauftragt. Die externe Untersuchung erfolgt unter Einbeziehung von externen Rechtsanwälten in Deutschland und den USA. Um die Untersuchungen im Rahmen der Sachverhaltsaufklärung zu unterstützen, hatte der Konzernvorstand 2015 ein zeitlich begrenztes Kooperationsprogramm für alle Tarifmitarbeiter etabliert.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat einen Sonderausschuss gebildet, der sämtliche Vorgänge im Zusammenhang mit der Dieselthematik für den Aufsichtsrat koordiniert. Weitere Informationen zum Sonderausschuss Dieselmotoren finden Sie im Bericht des

Aufsichtsrats auf den Seiten 12 bis 17. Die Volkswagen AG hat die US-amerikanische Anwaltskanzlei Jones Day mit einer sogenannten „External Investigation“ beauftragt. Es handelt sich dabei um eine unabhängige und umfangreiche Untersuchung zur Dieselthematik. Jones Day informiert die Gesellschaft und das Department of Justice (DOJ) laufend über die aktuellen Ergebnisse der Untersuchung und unterstützt die Volkswagen AG bei der Kooperation mit den Justizbehörden. Die Vorgehensweise bei der Aufklärung wurde maßgeblich durch die Ermittlungsbehörden bestimmt.

Zudem erstattete die Volkswagen AG im September 2015 Strafanzeige bei der zuständigen Staatsanwaltschaft Braunschweig, die darüber hinaus eigenständig ermittelt, unter anderem wegen des Verdachts des Betrugs. In Wolfsburg und anderenorts fanden Durchsuchungen statt, an denen Sonderermittler des Landeskriminalamts beteiligt waren.

Wir arbeiten mit allen zuständigen Behörden zusammen, um die Sachverhalte vollumfänglich und transparent aufzuklären.

Die Untersuchungen erfolgten in einem zweigeteilten Prozess: Die Konzern-Revision, für die Experten aus verschiedenen Konzernunternehmen zu einer Task Force zusammengezogen wurden, fokussierte sich im Auftrag von Aufsichtsrat und Vorstand auf die Prüfung relevanter Prozesse, auf Berichts- und Kontrollsysteme sowie die begleitende Infrastruktur. Besonderes Augenmerk richtete sie dabei auf die Prozesse der Softwareentwicklung für die Motorsteuerung. Ihre Erkenntnisse stellte die Konzern-Revision den externen Experten von Jones Day zur Verfügung. Die international renommierte Anwaltssozietät war in einem zweiten Handlungsstrang von der Volkswagen AG mit der vollständigen Aufklärung des Sachverhalts und der Verantwortlichkeiten beauftragt worden. Jones Day wurde dabei operativ von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte unterstützt.

Die Sonderuntersuchung beinhaltete Befragungen von Mitarbeitern und Führungskräften, die von Jones Day als relevante Informationsträger im Zusammenhang mit der Dieselthematik

identifiziert wurden. Überdies wertete Jones Day Dokumente und Daten (beispielsweise E-Mails) aus.

Auf die aus der Revisionsfeststellung resultierenden Maßnahmen gehen wir am Ende dieses Kapitels ein.

Als weitere unmittelbare Folge der Erkenntnisse aus den internen beziehungsweise externen Untersuchungen wurden Mitarbeiter aus betroffenen Bereichen freigestellt.

Auf Basis des bisher gesichteten Materials konnten der Ursprung der Dieselthematik wie auch ihre Entwicklung weitgehend nachvollzogen werden. Ausgangspunkt der Dieselthematik bei Volkswagen war rückblickend die strategische Entscheidung einer groß angelegten Dieselloffensive in den USA im Jahr 2005. Zu diesem Zweck sollte mit dem Motortyp EA 189 ein neues Diesel-Aggregat entwickelt werden, das leistungsstark ist und zugleich kosteneffizient produziert werden kann.

Die US-Grenzwerte für Schadstoffemissionen sind streng. Nach dem damals strengsten Standard in den USA durften nur 31 mg/km NO_x emittiert werden – rund ein Sechstel der zu jener Zeit in Europa gültigen Euro-5-Norm. Bei der Konstruktion hochmoderner Dieselmotoren stehen Techniker und Ingenieure vor der Herausforderung, dass ein Zielkonflikt zwischen NO_x-Reduktion und anderen Parametern besteht.

Um diesen Zielkonflikt im Rahmen der Zeit- und Kostenvorgaben für den EA 189 zufriedenstellend zu lösen, entschloss sich in der Folgezeit eine Gruppe von Personen auf Ebenen unterhalb des Konzern-Vorstands im Bereich Aggregate-Entwicklung dazu, die Motorsteuerungssoftware zu verändern. In der Motorsteuerung von Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189 kam eine Software zum Einsatz, die den Fahrverlauf amtlicher Tests erkennt, ungeachtet dessen, ob das Fahrzeug sich auf dem Prüfstand oder auf der Straße befindet. Je nach erkanntem Fahrverlauf schaltet die Motorsteuerung zwischen zwei verschiedenen Modi um: Modus 1 mit optimalem NO_x-Wert für den Prüfstandsbetrieb oder Modus 2 für optimale Feinstaubwerte im Straßenbetrieb.

Außerhalb der vorgenannten Gruppe von Personen hatte nach aktuellem Stand zumindest der damalige und jetzige Vorstand der Volkswagen AG zum damaligen Zeitpunkt keine Kenntnis von dem Einsatz einer unzulässigen „Defeat Device Software“ nach US-amerikanischem Recht.

In den Monaten nach der Veröffentlichung der International Council on Clean Transportation (ICCT)-Studie im Mai 2014 wurden die der ICCT-Studie zugrundeliegenden Prüfanordnungen intern durch Volkswagen wiederholt und die ungewöhnlich hohen NO_x-Emissionen bestätigt. Dieses Ergebnis wurde der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) mitgeteilt und gleichzeitig angeboten, im Rahmen einer ohnehin geplanten Servicemaßnahme in den USA eine Neukalibrierung der Dieselmotoren vom Typ EA 189 vorzunehmen. Diese Maßnahme wurde durch den Ausschuss für Produktsicherheit (APS), dem unter anderem Mitarbeiter der Bereiche Technische Entwicklung, Qualitätssicherung, Vertrieb, Produktion, Logistik, Beschaffung und Rechtswesen angehören, im Rahmen der im Konzern bestehenden Prozesse bewertet und beschlossen. Dem

APS kommt im internen Kontrollsystem der Volkswagen AG somit eine zentrale Rolle zu. Es gibt derzeit keine Erkenntnisse, dass aus dem APS den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen eine unzulässige „Defeat Device Software“ nach US-amerikanischem Recht als Ursache der Auffälligkeiten berichtet wurde. Vielmehr war weiterhin die Erwartung dieses Personenkreises zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses, dass die Thematik im Rahmen einer Feldmaßnahme mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei. Im Sommer 2015 wurde jedoch belastbar erkannt, dass Ursache für die Auffälligkeiten eine Software-Veränderung war, welche als sogenanntes „Defeat Device“ im Sinne des US-amerikanischen Umweltrechts zu qualifizieren war. Dies mündete in der Offenlegung des US „Defeat Device“ gegenüber der EPA und der CARB am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Konzern (Rückruftkosten, Nachrüstkosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der mit der Sache befassten Vorstandsmitglieder nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte auf der Einschätzung einer in den USA für Zulassungsfragen einbezogenen Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Erst mit der aus Sicht von Volkswagen überraschenden Veröffentlichung einer „Notice of Violation“ durch die EPA am 18. September 2015 über den Sachverhalt und die möglichen finanziellen Auswirkungen stellte sich die Situation dann deutlich anders dar.

Audi hat zur Aufklärung eine interne Task-Force gegründet, Gremien mit den erforderlichen Ressourcen ausgestattet und in 2015 ein Kooperationsprogramm für Tarifmitarbeiter angeboten. Die Kanzlei Jones Day führte auch hier unabhängige und aufwendige Untersuchungen durch.

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

Organisatorische und prozessuale Verbesserungspotenziale, die im Zusammenhang mit der Dieselthematik sichtbar wurden, gehen wir konsequent an.

Auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieselthematik haben sich für den Konzernvorstand keine neuen belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich des zugrunde liegenden Sachverhalts und der Bewertung der damit verbundenen Risiken (zum Beispiel Anlegerklagen) ergeben.

BETROFFENE DIESELMOTOREN

VIERZYLINDER		SECHSZYLINDER
10.741 Tsd.		113 Tsd.
EU28	REST DER WELT	USA/KANADA
8.494 Tsd.	1.639 Tsd.	721 Tsd.

EU28 UND REST DER WELT

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erteilte im Geschäftsjahr 2016 erforderliche behördliche Genehmigungen zur Umrüstung der in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns mit Vierzylinder-Dieselmotoren vom Typ EA 189 mit 1,2 l, 1,6 l sowie 2,0 l Hubraum. Lediglich die Freigabe der technischen Lösungen für 14 Tsd. Fahrzeuge steht noch aus, sie wird für das erste Quartal 2017 erwartet.

Das KBA hat für sämtliche freigegebenen Cluster (Fahrzeuggruppen) festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Lösungen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der Motorleistung, des Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind. Diese Fahrzeuge erfüllen nach der Umrüstung alle gesetzlichen Anforderungen sowie die jeweils gültigen Abgasnormen.

Das spanische Industrieministerium hat im Geschäftsjahr 2016 die grundsätzlichen Freigaben zur Umrüstung der in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Fahrzeuge der Marke SEAT erteilt.

Für die Marke ŠKODA ist als Typengenehmigungsbehörde die Vehicle Certification Agency in Großbritannien zuständig. Der Freigabeprozess für die ŠKODA Fahrzeuge ist noch nicht abgeschlossen.

In einigen Ländern außerhalb der EU – unter anderem in der Schweiz, Australien, Südkorea, Taiwan und in der Türkei – basiert die nationale Typengenehmigung auf einer vorherigen Anerkennung der EG/ECE-Typengenehmigung. Mit den Behörden dieser Staaten stehen wir ebenfalls in engem Kontakt, um den Freigabeprozess abzuschließen.

Wir arbeiten nun mit Hochdruck an der Umsetzung der technischen Lösungen im Feld. In Abstimmung mit den jeweiligen Behörden werden die Halter der betroffenen Fahrzeuge benachrichtigt und können danach einen Termin zur Umrüstung in einer Vertragswerkstatt vereinbaren.

Die Umsetzung der technischen Lösung für die volumenstärkste Variante 2,0 l TDI begann bereits im Januar 2016. Im Jahresverlauf folgte der 1,2 l TDI. Bei diesen Motorvarianten wird ein Software-Update durchgeführt. Die Umsetzungsphase für den 1,6 l TDI begann im November 2016, da die hier zusätzlich erforderliche Hardware-Änderung einen zeitlichen Vorlauf benötigte. Bei diesen Motoren mit 1,6 l Hubraum wird vor dem Luftmassenmesser ein sogenannter Strömungsgleichrichter eingesetzt, der die Messgenauigkeit erhöht und in Kombination mit einer erneuerten

Software die Diesel-Einspritzmenge optimiert. Nach aktueller Planung wird sich die Umsetzung der Maßnahmen über das Kalenderjahr 2017 erstrecken. Volkswagen garantiert, dass die Maßnahmen für unsere Kunden kostenlos umgesetzt werden.

Zudem hat die Volkswagen AG gegenüber Fahrzeugkunden außerhalb der USA und Kanada ausdrücklich bis zum 31. Dezember 2017 auf die Erhebung der Verjährungseinrede im Hinblick auf etwaige Ansprüche verzichtet, die im Zusammenhang mit der in Fahrzeugen mit Motortyp EA 189 eingebauten Software bestehen.

USA/KANADA

Das DOJ hat am 4. Januar 2016 im Auftrag der EPA eine Zivilklage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG sowie gegen weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingereicht. Die zivilrechtlich geltend gemachten Ansprüche basieren auf dem Vorwurf, durch den Einsatz der Defeat Device Software gegen das US-amerikanische Gesetz zur Reinhaltung der Luft, den Clean Air Act, verstoßen zu haben. Die Klage umfasst sowohl die Vier- als auch die Sechszylinder-Dieselmotoren. Die Volkswagen AG trägt hierbei konzernintern die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren und die AUDI AG für die Sechszylinder-Dieselmotoren.

In den USA und Kanada sind drei Varianten bestimmter Vierzylinder-Dieselmotoren betroffen. Für die Fahrzeuge mit Sechszylinder-Dieselmotor werden Parameter der Software überarbeitet, um sie in den USA erneut zur Genehmigung vorzulegen. Aufgrund deutlich strengerer NO_x-Grenzwerte ist es hier eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass alle gültigen Emissionsgrenzen eingehalten werden. Volkswagen befindet sich in intensivem Austausch mit den Behörden EPA und CARB zu angemessenen Abhilfemaßnahmen. Die technischen Lösungen werden umgesetzt, sobald sie von den Behörden freigegeben sind. Die jeweiligen kanadischen und US-Gesellschaften des Volkswagen Konzerns haben einen Verkaufsstopp für alle betroffenen Neuwagen ausgesprochen, für die technische Lösungen noch genehmigt werden müssen.

Im Juni und Dezember 2016 sowie im Januar 2017 haben die Volkswagen AG, die AUDI AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multi-District Litigation“ Vergleichsvereinbarungen in den USA mit dem DOJ im Auftrag der EPA, der CARB und dem Attorney General von Kalifornien sowie der Federal Trade Commission (FTC) und privaten Klägern, die durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs’ Steering Committee“ (PSC) vertreten werden, geschlossen.

Mit den Vergleichsvereinbarungen werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen in den USA beigelegt. Es handelt sich dabei um rund 475 Tsd. Fahrzeuge mit Vierzylinder-Dieselmotoren der Marken Volkswagen Pkw und Audi sowie rund 83 Tsd. Fahrzeuge mit

Sechszylinder-Dieselmotoren der Marken Volkswagen Pkw, Audi und Porsche. Die Vergleichsvereinbarungen im Zusammenhang mit den Vierzylinder-Dieselmotoren wurden im Oktober 2016 vom Gericht endgültig genehmigt. Eine Reihe von Sammelklägern hat bei einem US-Berufungsgericht Einspruch gegen die Vergleichsvereinbarungen in Zusammenhang mit den Vierzylinder-Dieselmotoren eingelegt. Die am 31. Januar 2017 eingereichten Vergleichsvereinbarungen im Zusammenhang mit den Sechszylinder-Dieselmotoren müssen vom Gericht noch genehmigt werden.

Die Vereinbarungen in Zusammenhang mit den Vierzylinder-Dieselmotoren beinhalten Fahrzeugrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die kostenlose emissionsbezogene Anpassung von Fahrzeugen, sofern die Umrüstung durch EPA und CARB freigegeben worden ist. Die Vereinbarungen im Zusammenhang mit den Sechszylinder-Dieselmotoren, die gerichtsseitig noch zu genehmigen sind, sehen den Fahrzeugrückkauf beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die für Kunden kostenlose emissionsbezogene Anpassung von Fahrzeugen vor, sofern EPA und CARB die Umrüstung für Sechszylinder-Fahrzeuge der ersten Generation genehmigen, sowie ein kostenloses emissionsbezogenes Rückruf- und Umrüstungsprogramm (dessen Genehmigung durch EPA und CARB noch aussteht) für Sechszylinder-Fahrzeuge der zweiten Generation. Falls die Umrüstungen für Sechszylinder-Fahrzeuge der zweiten Generation nicht genehmigt werden, muss Volkswagen gemäß den Vereinbarungen einen Rückkauf beziehungsweise für Leasing-Fahrzeuge eine vorzeitige Leasingrücknahme anbieten. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an derzeit betroffene und auch an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. USD und Audi zusätzlich einmalig einen Betrag in Höhe von 225 Mio. USD in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte NO_x-Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. USD in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Darüber hinaus fällt im Rahmen der Vereinbarungen für die Sechszylinder-Fahrzeuge, vorbehaltlich der Genehmigung durch das Gericht, eine zusätzliche Zahlung in Höhe von 25 Mio. USD an CARB an, um die Verfügbarkeit von Null-Emissions-Fahrzeugen in Kalifornien zu unterstützen.

Im Januar 2017 hat sich Volkswagen mit der US-Regierung auf die Beilegung strafrechtlicher Ansprüche auf Bundesebene geeinigt, die im Zusammenhang mit der Dieselthematik stehen. Der Volkswagen Konzern hat sich mit der US-Regierung des Weiteren auf die Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act sowie weiterer gegen das Unternehmen gerichteter zivilrechtlicher Ansprüche geeinigt, die im Zusammenhang mit der Dieselthematik stehen.

Die aufeinander abgestimmten Lösungen umfassen vier Vereinbarungen, einschließlich eines Vergleichs (Plea Agreement) zwischen der Volkswagen AG und dem DOJ.

Dieses geht einher mit der Veröffentlichung eines „Statement of Facts“, das relevante Fakten wiedergibt und von der Volkswagen AG bestätigt wurde.

Als Teil des Vergleichs hat die Volkswagen AG einem Schuldanerkenntnis im Hinblick auf drei nach US-amerikanischem Recht strafbare Handlungen zugestimmt: Verschwörung, Behinderung der Ermittlungen der Justiz und Verwenden von Falschaussagen für die Einfuhr von Fahrzeugen in die USA. Der Vergleich, der der gerichtlichen Genehmigung auf Bundesebene bedarf, enthält Bestimmungen zur Leistung einer Strafzahlung in Höhe von 2,8 Mrd. USD sowie zur Bestellung einer unabhängigen Aufsichtsperson (Independent Monitor) für drei Jahre. Dieser Monitor hat die Aufgabe, die Erfüllung der im Vergleich dargelegten Bedingungen seitens Volkswagen zu bewerten und zu beaufsichtigen; dazu zählt auch die Beaufsichtigung der Implementierung von Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Compliance und der Berichts- und Kontrollsysteme sowie eines erweiterten Programms für ethisches Verhalten.

Die Volkswagen AG, die AUDI AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns haben – vorbehaltlich der gerichtlichen Genehmigung – darüber hinaus einer kombinierten Strafzahlung in Höhe von 1,45 Mrd. USD zugestimmt, um Umweltschutzklagen des Bundes sowie zollbezogene zivilrechtliche Ansprüche in den USA beizulegen. Des Weiteren haben sich die Volkswagen AG und die Volkswagen Group of America, Inc. zu einer separaten Zivilstrafe in Höhe von 50 Mio. USD an die zivilrechtliche Abteilung des DOJ bereit erklärt, um potenzielle Ansprüche beizulegen, die im Rahmen des Financial Institutions Reform, Recovery and Enforcement Act (FIRREA) geltend gemacht werden. Die Volkswagen AG und die Volkswagen Group of America, Inc. weisen die Haftung in der letzteren Sache sowie entsprechende Ansprüche ausdrücklich zurück, haben einem Vergleich jedoch zugestimmt, um die Unsicherheit und den Aufwand einer langwierigen rechtlichen Auseinandersetzung zu vermeiden.

Gemäß ihren Bedingungen stellen diese Vereinbarungen eine Lösung für Verpflichtungen nach US-amerikanischem Recht dar und sind nicht darauf ausgerichtet, Verpflichtungen, sofern sie bestehen, im Rahmen der Gesetze oder Bestimmungen eines Rechtssystems außerhalb der USA zu adressieren. Volkswagen kooperiert weiterhin vollumfänglich im Rahmen der Untersuchungen des DOJ in Bezug auf Handlungen von Einzelpersonen.

Volkswagen hat außerdem Vereinbarungen mit den Attorneys General von 44 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Ansprüche aus Verbraucherschutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen – im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Vierzylinder- und Sechszylinder-Dieselmotoren – für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 603 Mio. USD beigelegt werden.

Mögliche Klagen von US-Bundesstaaten wegen Verletzungen des Umweltrechts im Zusammenhang mit den betroffenen Fahrzeugen und verschiedene weitere geltend gemachte Ansprüche werden nicht mit diesen Vereinbarungen beigelegt. Überdies laufen Untersuchungen seitens verschiedener US-amerikanischer Regulierungs- und Regierungsbehörden, auch in Bezug auf den Wertpapier-, Finanzierungs- und Steuerbereich.

Im September 2016 gab Volkswagen den Abschluss einer Vereinbarung zur Beilegung der Ansprüche von Volkswagen Markenvertragsnehmern in den Vereinigten Staaten in Zusammenhang mit den betroffenen Fahrzeugen und sonstigen geltend gemachten Angelegenheiten betreffend des Franchise-Wertes bekannt. Die Vergleichsvereinbarung beinhaltet eine Ausgleichszahlung in Höhe von bis zu 1,208 Mrd. USD sowie zusätzliche Zahlungen zur Beilegung vermeintlicher vergangener, derzeitiger und zukünftiger Ansprüche in Verbindung mit Wertverlusten. Die endgültige gerichtliche Genehmigung der Vergleichsvereinbarung wurde im Januar 2017 erteilt. Gegen diesen Beschluss zur endgültigen Genehmigung kann vor einem US-Berufungsgericht Einspruch eingelegt werden.

In Kanada sind die NO_x-Grenzwerte dieselben wie in den USA. Zivilrechtliche Verbraucherklagen und Untersuchungen der Regulierungsbehörden wurden für Fahrzeuge mit 2,0 und 3,0 l Dieselmotoren initiiert. Im Dezember 2016 haben die Volkswagen AG und weitere kanadische und US-amerikanische Gesellschaften des Volkswagen Konzerns einen Vergleich im Zusammenhang mit Sammelklagen von kanadischen Verbrauchern in Bezug auf die 2,0 l Dieselfahrzeuge geschlossen. Der Vergleich sieht Ausgleichszahlungen in Höhe von bis zu 564 Mio. kanadische Dollar an berechnete Eigentümer und Leasingnehmer vor, wobei sich viele dieser betroffenen Kunden wahlweise auch für eine kostenlose emissionsbezogene Anpassung ihres Fahrzeugs – wenn die Genehmigung durch die Regulierungsbehörden erfolgt – oder für einen Rückkauf oder Umtausch oder im Falle von Leasing-Fahrzeugen für eine vorzeitige Leasingrücknahme entscheiden können. Für den Vergleich steht die gerichtliche Genehmigung noch aus; die Anhörungen dazu wurden für März 2017 anberaumt. Zeitgleich mit der Ankündigung des Sammelklagenvergleichs im Dezember 2016 hat die Volkswagen Group Canada mit dem kanadischen Wettbewerbskommissar eine zivilrechtliche Übereinkunft im Hinblick auf die verbraucherschutzrelevante Untersuchung seitens der Regulierungsbehörde bezüglich der 2,0 l Dieselfahrzeuge getroffen. Diese Übereinkunft basiert auf den Vereinbarungen im Rahmen des Sammelklagenvergleichs; zusätzlich zahlt die Volkswagen Group Canada eine ziviladministrative Geldstrafe in Höhe von 15 Mio. kanadische Dollar. Zivile Verbraucheransprüche und die Untersuchungen des Wettbewerbskommissars in Bezug auf 3,0 l Dieselfahrzeuge bleiben weiterhin anhängig. Überdies erfolgen in Kanada in Bezug auf 2,0 und 3,0 l Dieselfahrzeuge seitens der bundesstaatlichen Umweltregulierungsbehörde Untersuchungen bezüglich strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen und seitens einer Provinzregulierungsbehörde Untersuchungen hinsichtlich quasi-strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen.

AUSWIRKUNGEN AUF DEN VOLKSWAGEN KONZERN

Operatives Ergebnis 2016

Im Geschäftsjahr 2016 ergaben sich aus der Dieselthematik – im Wesentlichen bedingt durch höhere Aufwendungen für Rechtsrisiken – Sondereinflüsse im Operativen Ergebnis in Höhe von – 6,4 (– 16,2) Mrd. €.

Rechtsrisiken

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik bestehen unterschiedliche Rechtsrisiken. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und umfangreichen Untersuchungen sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Zu den Rechtsrisiken gehören (ausführliche Informationen finden Sie auf den Seiten 193 bis 198):

- › Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)
- › Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
- › Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
- › Verfahren in den USA/Kanada

Sollten sich diese Rechtsrisiken verwirklichen, kann dies zu erheblichen finanziellen Belastungen führen.

Weitere Risiken aus der Dieselthematik finden Sie im Risiko- und Chancenbericht auf Seite 183.

INTEGRITÄT

Seit dem 1. Januar 2016 haben wir mit der Schaffung des neuen Vorstandsressorts für Integrität und Recht die organisatorische Voraussetzung für ein zentrales Integritätsmanagement geschaffen. Die Konzernfunktion übernimmt die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Programmen und Projekten zur Sensibilisierung, Aufklärung und Intensivierung eines gemeinsamen Integritätsbewusstseins sowie zur Stärkung einer gemeinsamen Integritätskultur im Unternehmen. Ständiger Austausch und Dialog zu Fragen der Integrität sind grundlegende Bestandteile des Integritätsmanagements.

Die Volkswagen AG befindet sich im größten Veränderungsprozess der Unternehmensgeschichte. Vor allem der Vertrauensverlust infolge der Dieselthematik hat klargemacht, dass Volkswagen in puncto Integrität zum Vorbild für ein modernes, transparentes und erfolgreiches Unternehmen werden muss. Dieses Vorhaben stellt ein strategisches Ziel der „TOGETHER – Strategie 2025“ dar.

Integres Verhalten ist Grundvoraussetzung für geschäftlichen Erfolg und eine positive Zukunft des Unternehmens. Nur durch dauerhafte und verlässliche Integrität gewinnt und stärkt unser Unternehmen das Vertrauen seiner Mitarbeiter, Kunden, Aktionäre, Geschäftspartner und der Öffentlichkeit.

Integritätsprogramm

Volkswagen will die Integritätskultur im Unternehmen weiterentwickeln und ein gemeinsames Bewusstsein für Integrität schaffen. Dafür haben wir im Jahr 2016 unter Einbeziehung der Mitarbeiter ein Integritätsprogramm gestartet, dessen Basis sechs Handlungsfelder bilden:

- > Dialog & Kommunikation
- > Sounding-Board-Programm
- > Führungskräfteprogramm
- > Prozesse & Instrumente
- > Monitoring & Reporting
- > Internationalisierung

Dialog & Kommunikation

In regelmäßigen Abständen haben wir über das Thema Integrität und dessen Bedeutung sowie über die Entwicklung des Integritätsprogramms informiert. Mit der Einrichtung eines Integritäts Postfachs wurde zudem die Möglichkeit zur direkten Kommunikation zwischen dem Integritätsmanagement und der Belegschaft geschaffen. Über das interne soziale Netzwerk GroupConnect fand darüber hinaus ein Austausch in Form eines Live-Chats statt.

Sounding-Board-Programm

Nur durch das Mitwirken und die Erfahrungen der gesamten Belegschaft kann ein gemeinsames Verständnis von Integrität bei Volkswagen entwickelt werden. Als zentrale Maßnahme des Integritätsprogramms haben wir deshalb das Sounding-Board-Programm ins Leben gerufen. Es stellt den engen Austausch und Dialog zwischen dem Integritätsmanagement und der Belegschaft mit Hilfe von Integritätsbotschaftern – freiwilligen Unterstützern aus dem Management- und Mitarbeiterkreis – sicher. Interaktive Angebote im Rahmen dieses Programms runden das Portfolio der Kommunikation ab.

Führungskräfteprogramm

Mit einem von allen Mitgliedern des Konzernvorstands unterschriebenen Brief und weiteren Informationen an das Management wurde dessen Vorbildrolle in Bezug auf Integrität und die besondere Verantwortung der Manager deutlich gemacht. Auch auf vielen Management-Veranstaltungen hatte das Thema Integrität einen festen Platz.

Prozesse & Instrumente

Wir prüfen fortlaufend die Möglichkeit, unsere Grundsätze integren Handelns auch in wesentliche Steuerungselemente des Unternehmens zu implementieren. In Frage kommen dabei zum Beispiel Prozesse im Bereich Personal und bei der Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern.

Monitoring & Reporting

Das regelmäßige Monitoring des Integritätsprogramms dient einerseits der Fein- und Nachjustierung. Andererseits verdeutlicht es gegenüber Mitarbeitern und Führungskräften die Relevanz des Themas Integrität. Dabei spielt die stetige Auswertung von Rückmeldungen der Integritätsbotschafter sowie der Mitarbeiter und Manager zu Fragen der Anpassung und Weiterentwicklung von Konzepten ebenso eine Rolle wie die Berichterstattung in internen Medien und Publikationen wie dem Nachhaltigkeitsbericht.

Internationalisierung

Wir planen, das Integritätsprogramm nach der Pilotphase am Standort Wolfsburg auf alle Marken, Gesellschaften und Regionen auszuweiten. Wichtiges Bindeglied sind hierbei die jeweiligen Verantwortlichen in den Bereichen Governance, Risk & Compliance.

MASSNAHMEN AUS DER REVISIONSFESTSTELLUNG

Zu den im Jahr 2015 von der Konzern-Revision erkannten Schwachstellen wurden durch diese konkrete Abhilfemaßnahmen vorgeschlagen.

Im Rahmen eines strukturierten Follow-up-Prozesses wurde die Umsetzung dieser Maßnahmen im Jahr 2016 kontinuierlich verfolgt und an die verantwortlichen Stellen berichtet. Die insgesamt 31 von der Konzern-Revision definierten Maßnahmen wurden überwiegend zum Jahresende 2016 umgesetzt. Für die noch verbleibenden Maßnahmen ist die Umsetzung bis zur Jahresmitte 2017 vorgesehen.

Während sich die prozessualen Untersuchungen der Konzern-Revision in 2015 insbesondere auf die mit der Dieselschadstofftechnologie verbundenen Prozesse bezogen, wurden die während der Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse im Berichtsjahr zur weiteren Stärkung der Governance und Compliance in allgemeingültige Richtlinien überführt. Diese sogenannten Goldenen Regeln schärfen nochmals die Aufmerksamkeit und erhöhen die Akzeptanz für kritische Prozessschritte. Mit ihnen werden Mindestanforderungen als Regeln in den Kategorien Organisation, Prozesse sowie Tools & Systeme der Bereiche Steuergeräte-Softwareentwicklung, Emissionstypisierung und Eskalationsmanagement dargestellt.

Zur Sicherstellung der strukturierten Anwendung der Goldenen Regeln und somit zur Optimierung des Internen Kontrollsystems (IKS) innerhalb der betroffenen Bereiche wurden Self Assessments in den Marken Volkswagen Pkw, Audi und Porsche durchgeführt. Die Ergebnisse wurden als integraler Teil einer Untersuchung durch die Konzern-Revision beziehungsweise die jeweilige Marken-Revision validiert. Durch die Anwendung dieser kongruenten Methodik über die Marken hinweg wurde der Umsetzungsstand der Vorgaben der Goldenen Regeln festgestellt und Transparenz über den Reifegrad des IKS der betroffenen Prozesse, auch für den Vorstand, geschaffen.

Darüber hinaus wurde unter Verantwortung der Konzern-Forschung und -Entwicklung ein markenübergreifendes Projekt initiiert, das unter Berücksichtigung der Individualität der Marken die gleichartige Umsetzung der Goldenen Regeln sicherstellt. Darin haben Entwicklungsabteilungen des Konzerns ihre Prozesse überprüft. In Projektgruppen arbeiten Vertreter der Marken an der Optimierung ihrer Abläufe.

Schwerpunkte der Prozessoptimierung sind:

- › Frühzeitige Erfassung und Interpretation der weltweiten Gesetzgebung und Abgleich des Produktportfolios mit den Gesetzesvorgaben
- › Festlegung von Richtlinien für die Softwareentwicklung in Antriebs-Steuergeräten mit dokumentierter Erfassung von Merkmalen mit Zulassungsrelevanz
- › Einführung des Mehraugenprinzips bei Freigaben im Produktentstehungsprozess
- › Umorganisationen in der Entwicklung zur Trennung der Durchführungsverantwortung von Antriebsentwicklung und Behördenzulassungen
- › Installation neuer Gremien zur markenübergreifenden Steuerung und Klärung von Compliance-Fragen
- › Schaffung von Rechtssicherheit im Arbeitsprozess durch einheitliche Prozessstandards und Arbeitsanweisungen
- › Durchführung von Schulungsprogrammen mit verpflichtender Teilnahme für alle Prozessbeteiligten
- › Schaffung von Transparenz über den Umsetzungsstand dieser Prozessoptimierung durch regelmäßige Berichterstattung an den Konzernvorstand

Die Adaption der Goldenen Regeln auf weitere Prozesse der Fahrzeugentwicklung und andere Entwicklungsbereiche ist adressiert.

AN UNSERE STAKEHOLDER

Volkswagen duldet keine Regel- und Gesetzesverstöße. Wir bedauern die Handlungen, die zur Dieselkrise geführt haben, zutiefst und aufrichtig. Ein solches Fehlverhalten richtet sich gegen alles, für das Volkswagen steht. Wir haben wichtige Schritte unternommen, um Verantwortlichkeiten zu schärfen, Transparenz auszubauen und zu verhindern, dass sich Vergleichbares jemals wiederholt.

Das Vertrauen unserer Kunden, Anteilseigner, Partner, Mitarbeiter und der gesamten Öffentlichkeit ist unser höchstes Gut. Der Konzern hat seine Selbstverpflichtung zu ethischem und integrem Verhalten erheblich ausgeweitet. Wir werden weiter mit Nachdruck den Wandel im Denken und Handeln vorantreiben. Volkswagen kann und wird in den kommenden Jahren zu einem Beispiel dafür werden, wie ein großes, globales Unternehmen seine gesellschaftliche Verantwortung ernst nimmt, lebt und vorlebt.