

Sonstige Erläuterungen

33. Kapitalflussrechnung

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

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

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

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Anleihen die Zuflüsse aus Kapitalerhöhungen, der Begebung von Anleihen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten. Bezüglich der in den Kapitaleinzahlungen enthaltenen Zuflüsse aus der Begebung des Hybridkapitals im März 2015 in Höhe von 2.457 Mio.€ wird auf die Angabe „Eigenkapital“ verwiesen.

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

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Jahr 2016 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 6.364 Mio.€ (Vorjahr: 6.619 Mio.€) und für gezahlte Zinsen von 2.716 Mio.€ (Vorjahr: 2.440 Mio.€) enthalten. Darüber hinaus sind im Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in Höhe von 3.613 Mio.€ (Vorjahr: 4.704 Mio.€) enthalten.

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 68 Mio.€ (Vorjahr: 2.294 Mio.€) gezahlt.

Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	19.265	20.871
Termingeldanlagen	-431	-410
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	18.833	20.462

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

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, die vom Bereich Konzern-Treasury administriert werden, erfolgt durch diesen. Die Teilkonzerne MAN und PHS sind in den wesentlichen Bereichen, der Teilkonzern Scania in begrenztem Umfang, in das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten durch den Bereich Konzern-Treasury einbezogen. Teilkonzerne verfügen über eigene Strukturen zur Risikosteuerung. Der Vorstandsausschuss für Liquidität und Devisen (VALD) 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 199 bis 200.

2. KREDIT- UND AUSFALLRISIKO

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen. Das maximale Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten und sonstige Kreditverbesserungen in Höhe von 77.465 Mio.€ (Vorjahr: 74.115 Mio.€) gemindert. Die gehaltenen Sicherheiten bestehen ausschließlich für finanzielle Vermögenswerte der Klasse Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Sicherheiten für Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge und Sicherungsübereignungen als auch Bürgschaften und Grundpfandrechte zum Einsatz. Darüber hinaus kommen im Rahmen von Sicherungsbeziehungen Barsicherheiten zum Einsatz. Dem Risiko aus originären Finanzinstrumenten wird des Weiteren durch die gebildeten Wertberichtigungen für Forderungsausfälle Rechnung getragen. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Banken. Darüber hinaus werden die Risiken durch ein Limitsystem begrenzt, welches im Wesentlichen auf der Eigenkapitalausstattung der 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 kaum verändert: Dessen Anteil betrug zum Jahresende 2016 13,0% verglichen mit 9,7% zum Jahresende 2015. 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.

KREDIT- UND AUSFALLRISIKO FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE DARGESTELLT NACH BRUTTOBUCHWERTEN

Mio. €	Weder überfällig noch wertbe- richtigt	Überfällig und nicht wertbe- richtigt	Wertbe- richtigt	31.12.2016	Weder überfällig noch wertbe- richtigt	Überfällig und nicht wertbe- richtigt	Wertbe- richtigt	31.12.2015
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	115.747	3.001	3.003	121.751	108.171	2.442	2.881	113.493
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.421	2.596	607	12.624	8.508	2.503	554	11.565
Sonstige Forderungen	14.391	110	162	14.663	12.368	59	279	12.705
	139.559	5.706	3.772	149.037	129.047	5.003	3.713	137.764

Innerhalb des Volkswagen Konzerns existieren keine überfälligen zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente. Im Geschäftsjahr 2016 wurden zum Fair Value bewertete Wertpapiere mit Anschaffungskosten in Höhe von 83 Mio.€ (Vorjahr: 15 Mio.€) einzelwertberichtigt. Zusätzlich werden bei den dargestellten weder überfälligen noch wertberichtigten Forderungen aus Finanzdienstleistungen und bei den dargestellten überfälligen und nicht wertberichtigten Forderungen aus Finanzdienstleistungen portfoliobasierte Wertberichtigungen zur Risikovorsorge vorgenommen.

BONITÄTSEINSTUFUNG DER BRUTTOBUCHWERTE WEDER ÜBERFÄLLIGER
NOCH WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2016	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2015
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet						
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	99.153	16.595	115.747	91.651	16.520	108.171
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.284	137	9.421	8.333	175	8.508
Sonstige Forderungen	14.238	153	14.391	12.185	183	12.368
Zum Fair Value bewertet	22.021	–	22.021	18.118	–	18.118
	144.694	16.885	161.580	130.288	16.878	147.166

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.

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

Mio. €	ÜBERFÄLLIG			BRUTTOBUCHWERT
	bis 30 Tage	mehr als 30 Tage bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	31.12.2015
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.777	637	28	2.442
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.234	671	598	2.503
Sonstige Forderungen	27	10	22	59
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	3.039	1.317	648	5.003

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

Sicherheiten, die im laufenden Geschäftsjahr für finanzielle Vermögenswerte angenommen worden sind, wurden in Höhe von 120 Mio. € (Vorjahr: 90 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 bestätigten Kreditlinien wurde durch die Prolongation der syndizierten Kreditlinie in Höhe von 20 Mrd. € sichergestellt.

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			2016	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			2015
	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	3.382	–	–	3.382	3.406	–	–	3.406
Finanzschulden	90.044	60.603	10.955	161.602	74.217	66.347	13.377	153.941
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.788	6	–	22.794	20.456	4	–	20.460
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	6.009	1.789	83	7.880	5.550	1.940	69	7.560
Derivate	77.294	59.007	119	136.420	77.686	73.684	10	151.380
	199.517	121.405	11.157	332.079	181.316	141.976	13.456	336.747

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

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

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

Die maximal mögliche Inanspruchnahme aus Finanzgarantien beträgt zum 31. Dezember 2016 173 Mio. € (Vorjahr: 1.638 Mio. €). Finanzgarantien werden stets als sofort fällig angenommen. Der Rückgang entfällt im Wesentlichen auf den Wegfall der Verpflichtung der Ansprüche aus beim Bankhaus Metzler gezeichneten Einlagezertifikaten in Höhe von 1,3 Mrd. € für einen der Fleet Investments B.V. durch das Bankhaus Metzler gewährten Kredit (siehe Ausführungen zu Konzernkreis/Gemeinschaftsunternehmen).

4. MARKTPREISRISIKO

4.1 Sicherungspolitik und Finanzderivate

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

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen:

Mio. €	2016	2015
Sicherungsinstrumente Fair-Value-Hedges	670	779
Grundgeschäfte Fair-Value-Hedges	-739	-700
Ineffektiver Teil von Cash-flow-Hedges	6	-46

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

Aus der Cash-flow-Hedge-Rücklage wurden im Jahr 2016 1.222 Mio. € (Vorjahr: 3.864 Mio. €) ergebnisvermindernd in das Sonstige betriebliche Ergebnis, 10 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) ergebnisvermindernd in das Finanzergebnis und 90 Mio. € (Vorjahr: 90 Mio. €) ergebnisvermindernd in die Kosten der Umsatzerlöse übernommen.

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

4.2 Marktpreisrisiko Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen)

4.2.1 Währungsrisiko

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

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken wurden Kurssicherungen im Jahr 2016 im Wesentlichen 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 2016 im Bestand befindlichen wesentlichen Währungen.

Mio. €	31.12.2016		31.12.2015	
	+10%	-10%	+10%	-10%
Währungsrelation				
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	1.929	-2.294	1.969	-2.160
Ergebnis nach Ertragsteuern	-338	649	135	5
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	1.202	-1.189	1.849	-1.850
Ergebnis nach Ertragsteuern	-58	51	-46	48
EUR/CNY				
Sicherungsrücklage	665	-662	1.015	-1.071
Ergebnis nach Ertragsteuern	6	25	69	-21
EUR/CHF				
Sicherungsrücklage	380	-375	439	-442
Ergebnis nach Ertragsteuern	-9	2	-4	6
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	318	-318	248	-241
Ergebnis nach Ertragsteuern	-7	7	1	-7
EUR/CAD				
Sicherungsrücklage	145	-154	110	-101
Ergebnis nach Ertragsteuern	-54	63	9	-16
EUR/AUD				
Sicherungsrücklage	178	-182	92	-92
Ergebnis nach Ertragsteuern	-23	26	-1	1
EUR/PLN				
Sicherungsrücklage	-107	108	-47	47
Ergebnis nach Ertragsteuern	-21	21	-4	4
EUR/SEK				
Sicherungsrücklage	91	-89	112	-113
Ergebnis nach Ertragsteuern	-24	23	-78	78
GBP/USD				
Sicherungsrücklage	106	-106	62	-62
Ergebnis nach Ertragsteuern	2	-2	-1	1
CZK/GBP				
Sicherungsrücklage	106	-106	170	-170
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	-0	1	-1
BRL/USD				
Sicherungsrücklage	-20	20	-1	1
Ergebnis nach Ertragsteuern	82	-82	77	-77
EUR/KRW				
Sicherungsrücklage	77	-82	158	-161
Ergebnis nach Ertragsteuern	-8	13	-27	31
EUR/CZK				
Sicherungsrücklage	31	-31	41	-41
Ergebnis nach Ertragsteuern	-43	43	3	-3

4.2.2 Zinsrisiko

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

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

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2016 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 60 Mio. € (Vorjahr: 71 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2016 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 60 Mio. € (Vorjahr: 69 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2016 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 10 Mio. € (Vorjahr: 81 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2016 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 24 Mio. € (Vorjahr: 95 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.2.3 Rohstoffrisiko

Rohstoffrisiken für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultieren im Wesentlichen aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Nicht-Eisenmetallen und Edelmetallen sowie Kohle, CO₂-Zertifikaten und Kautschuk. Zur Begrenzung dieser Risiken werden Termingeschäfte und Swaps abgeschlossen.

Für die Sicherung der Rohstoffrisiken aus Aluminium und Kohle erfolgt teilweise eine Bilanzierung als Hedge Accounting nach IAS 39.

Rohstoffpreissrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt. Diese stellt den Effekt von Änderungen der Risikovariablen Rohstoffpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und das Eigenkapital dar.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Nicht-Eisen Metalle sowie der Kohle und Kautschuk zum 31. Dezember 2016 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 82 Mio. € (Vorjahr: 75 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Dezember 2016 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 48 Mio. € (Vorjahr: 41 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 wirken wir den Risiken aus Spezialfonds dadurch entgegen, dass wir, wie in den Anlagerichtlinien festgelegt, bei der Anlage von Mitteln auf eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte achten. Daneben setzen wir bei entsprechender Marktlage Kurssicherungsgeschäfte in Form von Futures-Kontrakten ein.

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 2016 die Aktienkurse um 10% höher gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 4 Mio. € (Vorjahr: 53 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2016 die Aktienkurse um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 28 Mio. € (Vorjahr: 61 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.3 Marktpreisrisiko Volkswagen Finanzdienstleistungen

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

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

Zum 31. Dezember 2016 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 95 Mio. € (Vorjahr: 179 Mio. €) und für das Währungsrisiko 199 Mio. € (Vorjahr: 196 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen betrug 197 Mio. € (Vorjahr: 245 Mio. €).

5. METHODEN ZUR ÜBERWACHUNG DER EFFEKTIVITÄT DER SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

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

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

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

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	RESTLAUFZEIT			NOMINAL- VOLUMEN GESAMT	NOMINAL- VOLUMEN GESAMT
	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2016	31.12.2015
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente für Cash-flow-Hedges:					
Zinsswaps	3.019	13.851	184	17.054	8.864
Devisenterminkontrakte	38.057	46.697	–	84.754	102.587
Devisenoptionskontrakte	8.350	17.731	–	26.081	22.989
Währungsswaps	1.976	319	–	2.295	7.353
Zins-/Währungsswaps	785	1.166	–	1.951	1.762
Wareterminkontrakte	346	334	–	679	771
Nominalvolumen übrige Derivate:					
Zinsswaps	25.354	41.149	18.109	84.612	85.316
Zinsoptionskontrakte	–	–	–	–	–
Devisenterminkontrakte	24.216	4.219	1	28.436	25.383
Übrige Devisenoptionskontrakte	33	12	–	45	45
Währungsswaps	10.751	1.456	–	12.207	9.874
Zins-/Währungsswaps	3.612	5.228	–	8.839	8.417
Wareterminkontrakte	699	536	–	1.235	1.517

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 45 Mio. € (Vorjahr: 1,4 Mrd. €), deren Restlaufzeit unter einem Jahr beträgt.

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

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

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

in %	EUR	CHF	CNY	CZK	GBP	JPY	KRW	SEK	USD
Zins für sechs Monate	–0,2512	–0,576	3,5311	0,1515	0,3745	0,0237	1,5085	–0,4449	0,9957
Zins für ein Jahr	–0,2139	–0,5631	3,7798	0,1518	0,4013	0,0232	1,5060	–0,4313	1,1687
Zins für fünf Jahre	0,0740	–0,321	4,4050	0,5050	0,8657	0,0588	1,6750	0,2580	1,9724
Zins für zehn Jahre	0,6520	0,1480	4,5550	0,9650	1,2325	0,2100	1,8350	1,0980	2,3460

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 zugute kommt.

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 1.775 Mio.€ ausgewiesen werden, der aufgrund des verbesserten Operativen Ergebnisses und der geringeren Kapitalkosten 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 8,2% erzielt, die aufgrund der Sondereinflüsse im Operativen Ergebnis unterhalb unseres Mindestverzinsungsanspruchs von 9% liegt, jedoch 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 Volkswagen Financial Services 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. €	2016	2015
Konzernbereich Automobile¹		
Operatives Ergebnis nach Steuern	7.419	-203
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	91.020	84.289
Kapitalrendite (RoI) in %	8,2	-0,2
Kapitalkostensatz in %	6	7
Kapitalkosten des investierten Vermögens	5.643	5.732
Wertbeitrag²	1.775	-5.935
Konzernbereich Finanzdienstleistungen		
Ergebnis vor Steuern	2.408	2.333
Durchschnittliches Eigenkapital	22.342	19.140
Eigenkapitalrendite vor Steuern in %	10,8	12,2
Eigenkapitalquote in %	12,5	11,9

1 Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen; ohne Berücksichtigung der Ergebnis- und Vermögenseffekte 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. €	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	419	334
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	75	77
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	20	20
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	6.305	3.069
	6.819	3.500

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betragen 944 Mio.€ (Vorjahr: 702 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. Der Anstieg entfällt insbesondere auf zusätzliche Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit Anlegerklagen. Nicht enthalten sind grundsätzlich im Zusammenhang mit der Dieselthematik eingegangene Sammelklagen und Strafverfahren/Ordnungswidrigkeiten außerhalb der USA und Kanada sowie bestimmte Umfänge der Anlegerklagen, die, soweit sie die Definition einer Eventualverbindlichkeit erfüllen, in der Regel mangels Bewertbarkeit nicht anzugeben waren. Diese Verfahren befinden 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.

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

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 Kanada, Japan und Südkorea 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.

37. Rechtsstreitigkeiten

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

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

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

Dieseldiagnostik

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltbehörde 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. Uns wird vorgeworfen, bei bestimmten Vierzylinder-Dieselmotoren der Baujahre 2009 bis 2015 im Prüfstandbetrieb mittels einer nicht angegebenen Motorsteuerungssoftware die US-amerikanischen Vorgaben zu NO_x-Emissionen umgangen zu haben, um die Zulassungsbedingungen zu erfüllen. Die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) kündigte im gleichen Zusammenhang eigene Untersuchungen an.

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. Weit überwiegend handelt es sich um Euro-5-Motoren des Typs EA 189. 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 3,0l Hubraum Unregelmäßigkeiten aufgedeckt worden seien. Auch in diesem Zusammenhang kündigte die CARB eigene Untersuchungen an. Audi bestätigte, dass

mindestens drei Auxiliary Emission Control Devices im Rahmen der US-Zulassungsdokumentation nicht offengelegt worden waren. Betroffen sind in den USA und Kanada, wo für Fahrzeuge strengere Vorschriften in Bezug auf NO_x-Grenzwerte als in anderen Teilen der Welt gelten, rund 113 Tsd. Fahrzeuge der Modelljahre 2009 bis 2016 mit bestimmten Sechszylinder-Dieselmotoren.

Das US Department of Justice (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 von unzulässiger Software (Defeat Device) 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. Am 12. Januar 2016 teilte die CARB mit, dass sie wegen vermeintlicher Verstöße gegen den California Health and Safety Code sowie gegen verschiedene CARB-Vorschriften Zivilstrafen beantragen würde.

Neben internen Untersuchungen hat die Volkswagen AG eine sogenannte „External Investigation“ bei der US-amerikanischen Anwaltskanzlei Jones Day in Auftrag gegeben. Es handelt sich dabei um eine unabhängige und umfangreiche Untersuchung zur Dieselmotorthematik. Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG trägt dafür Sorge, dass die Kanzlei ihre Aufklärungsarbeit unabhängig durchführen kann. Die Kanzlei Jones Day informiert die Gesellschaft und das DOJ laufend über die aktuellen Ergebnisse der Untersuchung und unterstützt die Volkswagen AG bei der Kooperation mit den Justizbehörden.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat einen Sonderausschuss gebildet, der sämtliche Vorgänge in diesem Zusammenhang für den Aufsichtsrat koordiniert.

Durch Bescheide vom 15. Oktober 2015 hat das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) den Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge und SEAT für diejenigen Fahrzeuge aus der Gesamtzahl der rund elf Millionen betroffenen Dieselfahrzeuge, für die das KBA die entsprechende Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, einen Rückruf für die Mitgliedsstaaten der EU (EU28) angeordnet. Am 10. Dezember 2015 erging eine ähnliche Entscheidung in Bezug auf Audi-Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189. Der dieser Anordnung zugrundeliegende Zeit- und Maßnahmenplan entspricht den zuvor von Volkswagen präsentierten Vorschlägen. Demnach werden die betroffenen Fahrzeuge, deren Gesamtzahl sich in den EU28-Staaten auf rund 8,5 Mio. beläuft, je nach technischer Komplexität der betreffenden Abstellmaßnahme seit Januar 2016 vom Volkswagen Konzern in die Service-Werkstätten zurückgerufen. Die Umfänge der Abstellmaßnahmen variieren je nach Motorvariante. Die technischen Lösungen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Die Details dieser Maßnahmen für die dem Zuständigkeitsbereich des KBA unterliegenden Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns sind in enger Zusammenarbeit mit dem KBA abgestimmt worden und waren von diesem vorab zu genehmigen. Lediglich die Freigabe der technischen Lösungen für 14 Tsd. Fahrzeuge steht noch aus.

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, in Australien, in Südkorea, in Taiwan und in der Türkei – basiert die nationale Typengenehmigung auf einer vorherigen Anerkennung der EC/ECE-Typgenehmigung. Mit den Behörden dieser Staaten stehen wir ebenfalls in engem Kontakt, um den Freigabeprozess abzuschließen. Ein intensiver Austausch erfolgt ferner mit den Behörden in den USA und Kanada. Auch dort bedürfen die von Volkswagen geplanten Maßnahmen für die Vier- und Sechszylinder-Dieselmotoren einer Genehmigung. Aufgrund deutlich strengerer NO_x-Grenzwerte ist es in den USA und in Kanada eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass alle gültigen Emissionsgrenzen eingehalten werden.

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

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

Neben den ausgeführten Abstimmungsprozessen mit den jeweils zuständigen Zulassungsbehörden sind in einigen Ländern strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren (so zum Beispiel durch die Staatsanwaltschaft in Braunschweig, Deutschland) und/oder Verwaltungsverfahren (so zum Beispiel durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht in Deutschland) eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von der Staatsanwaltschaft in Braunschweig ermittelt. Ob und

gegebenenfalls in welcher Höhe daraus am Ende Geldbußen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen deren Erfolgswahrscheinlichkeit bisher mit unter 50% ein. Für diese Fälle wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10% eingeschätzt wurden.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

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

In diesem Zusammenhang sind derzeit verschiedene Klagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Sammelverfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sind in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Israel, Italien, Großbritannien, Mexiko, Polen, Portugal und Taiwan anhängig. Die Sammelverfahren sind Klagen, mit denen unter anderem Schadensersatz geltend gemacht wird. Die Höhe dieser Ansprüche lässt sich aufgrund des frühen Stadiums der Verfahren noch nicht beziffern. In keinem der vorgenannten auf Schadensersatz gerichteten Verfahren wird von Volkswagen die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit mehr als 50% eingeschätzt. In Südkorea sind verschiedene Massenverfahren (bei einigen Individualklagen haben sich mehrere hundert Einzelkläger zusammengeschlossen) anhängig. Mit diesen Klagen werden Schadensersatzansprüche und die Rückabwicklung des Kaufvertrages inklusive der Rückzahlung des Kaufpreises geltend gemacht. Aufgrund der besonderen Marktumstände und der Besonderheiten des südkoreanischen Rechtssystems schätzt Volkswagen die Erfolgsaussichten der Kläger in den oben genannten südkoreanischen Massenverfahren im Vergleich zu anderen Rechtssystemen, abgesehen von den USA und Kanada, als grundsätzlich höher ein.

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

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig. In Deutschland sind ca. 1.300, in Italien und Spanien im niedrigen dreistelligen Bereich und in Frankreich, Irland und Österreich sind jeweils im zweistelligen Bereich Einzelklagen anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrages gerichtet sind. In der weit überwiegenden Zahl der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen bisher mit unter 50% eingeschätzt, für diese Klagen wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden.

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

Mittlerweile hat das KBA – abgesehen von 14 Tsd. Fahrzeugen – 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. Wir arbeiten nun mit Hochdruck an der Umsetzung der technischen Lösungen im Feld. Die Umsetzung der technischen Maßnahmen hat bereits im Januar 2016 begonnen.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste infolge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieselsematik erhoben.

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Am 5. August 2016 entschied das Landgericht Braunschweig über die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheidungen nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz.

Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamer Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden. 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 den Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren sind für alle anhängigen Klagen verbindlich, die entsprechend ausgesetzt wurden.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Klagen gegen die Volkswagen AG und Porsche Automobil Holding SE als Gesamtschuldner eingereicht worden. Es ist derzeit noch offen, ob in Bezug auf diese Klagen ein Musterverfahren eingeleitet wird und ob dieses vor dem Oberlandesgericht Stuttgart durchgeführt oder an das Oberlandesgericht Braunschweig verwiesen wird.

Weitere Anlegerklagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland sowie in Österreich und den Niederlanden eingereicht worden.

Insgesamt sind Volkswagen bisher Anlegerklagen, gerichtliche Mahnanträge und Güteanträge mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von ungefähr 9 Mrd.€ zugestellt worden. Volkswagen ist unverändert der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10% eingeschätzt wurden, wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

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

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

Eine Vielzahl vermeintlicher Sammelklagen seitens betroffener Kunden und Händler sind bei US-Bundesgerichten eingereicht und zur vorprozessualen Koordination an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden.

Am 4. Januar 2016 reichte das DOJ, Civil Division, im Auftrag der EPA eine Zivilklage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und bestimmte weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ein. Mit der Klage werden gesetzliche Sanktionen gemäß dem US Clean Air Act sowie ein bestimmter Unterlassungsanspruch beantragt; die Klage wurde zur vorprozessualen Koordination an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen.

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

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

Die Vergleichsvereinbarungen beinhalten Fahrzeugrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die kostenlose emissionsbezogene Anpassung von Fahrzeugen, sofern die

Umrüstung durch EPA und CARB freigegeben worden ist. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an derzeitig betroffene und auch an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

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

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

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

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

Am 11. Januar 2017 vereinbarte Volkswagen ein drittes, der Zustimmung des Gerichts unterliegendes Partial Consent Decree mit dem DOJ und der EPA zur Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act in Bezug auf die 2,0-Liter- und 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge. Volkswagen erklärte sich einverstanden, zur Beilegung der zivilrechtlichen Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act sowie der Zollforderungen seitens der Zoll- und Grenzschutzbehörde der USA (Customs and Border Protection) 1,45 Mrd. USD (zuzüglich aufgelaufener Zinsen) zu zahlen. Im Rahmen des dritten Partial Consent Decrees umfassen die Unterlassungsansprüche Überwachungs-, Prüf- und Compliance-Verpflichtungen. Dieses Consent Decree, das eine Stellungnahme der Öffentlichkeit erfordert, wurde am 11. Januar 2017 bei Gericht eingereicht. Des Weiteren schloss Volkswagen am 11. Januar 2017 eine Vergleichsvereinbarung mit dem DOJ ab, um Ansprüche entsprechend dem Financial Institutions Reform, Recovery and Enforcement Act von 1989 beizulegen, und stimmte einer Zahlung in Höhe von 50 Mio. USD (zzgl. aufgelaufener Zinsen) zu. Dabei wurden eine Haftung jedweder Art und sämtliche Ansprüche ausdrücklich zurückgewiesen.

Das DOJ leitete überdies ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren ein, das auf Vorwürfen verschiedener bundesrechtlicher Straftaten abstellt. Am 11. Januar 2017 stimmte die Volkswagen AG einem Schuldanerkenntnis im Hinblick auf drei nach US-amerikanischem Bundesrecht strafbare Handlungen sowie der Zahlung einer Strafe in Höhe von 2,8 Mrd. USD zu. Gemäß den Bedingungen dieser Vereinbarung gilt für Volkswagen eine Bewährungsfrist von drei Jahren. Volkswagen wird zudem mit einer unabhängigen Aufsichtsperson (Independent Monitor) für drei Jahre zusammenarbeiten. Dieser Monitor hat die Aufgabe, die Erfüllung der im Vergleich

dargelegten Bedingungen seitens Volkswagen zu bewerten und zu beaufsichtigen; dazu zählt auch die Beaufsichtigung der Implementierung von Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Compliance und der Berichts- und Kontrollsysteme sowie eines erweiterten Programms für ethisches Verhalten. Volkswagen wird überdies das DOJ bei seinen laufenden Ermittlungen bezüglich einzelner oder früherer Mitarbeiter, die möglicherweise für strafbare Verstöße verantwortlich sind, weiterhin unterstützen.

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

Am 31. Januar 2017 schlossen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“ eine Vergleichsvereinbarung mit privaten, durch das Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs' Steering Committee (PSC)“ vertretenen Klägern sowie eine „Consent Order“ mit der Federal Trade Commission (FTC). Mit diesen Vereinbarungen werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 3,0 l TDI der Marken Volkswagen, Audi und Porsche in den USA beigelegt. Am 14. Februar 2017 hat das Gericht die Vergleichsvereinbarung mit privaten Klägern vorläufig genehmigt und eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung für den 11. Mai 2017 angesetzt. Die Vereinbarung mit der FTC unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Gerichts.

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

Verbraucher mit Fahrzeugen der zweiten Generation (Modelljahre 2013 - 2016) erhalten eine kostenlose, den Emissionsanforderungen entsprechende Nachbesserung, um die Fahrzeuge mit den Abgasnormen in Einklang zu bringen, nach denen sie ursprünglich zertifiziert wurden – sofern eine Genehmigung seitens der EPA und der CARB erfolgt – sowie Ausgleichszahlungen. Wenn Volkswagen letztendlich nicht in der Lage ist, innerhalb der in der Vergleichsvereinbarung angegebenen Fristen die Zustimmung der EPA und der CARB für den Emissionsanforderungen entsprechende Nachbesserungen zu erlangen, können Verbraucher mit Fahrzeugen der zweiten Generation sich über die Ausgleichszahlungen hinaus wahlweise für einen Rückkauf, eine Leasingrücknahme, eine Inzahlungnahme oder – sofern dies seitens der EPA und der CARB genehmigt wird – eine emissionsbezogene Anpassung entscheiden, mit der zwar die Emissionen reduziert, die Fahrzeuge aber nicht in Einklang mit den ursprünglichen Zertifizierungsstandards gebracht werden. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, Ausgleichszahlungen an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen der zweiten Generation vorzunehmen.

Im September 2016 gab Volkswagen den Abschluss einer Vereinbarung zur Beilegung der Ansprüche von Volkswagen-Marken-Vertragshändlern in den Vereinigten Staaten in Zusammenhang mit TDI-Fahrzeugen und sonstigen geltend gemachten Angelegenheiten betreffend des Franchise-Wertes bekannt. Die Vergleichsvereinbarung beinhaltet eine Ausgleichszahlung in Höhe von bis zu 1,208 Mrd. USD sowie zusätzliche Zahlungen zur Beilegung vermeintlicher vergangener, derzeitiger und zukünftiger Ansprüche in Verbindung mit Wertverlusten. Am 18. Januar 2017 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt, und am 23. Januar 2017 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarung. Es besteht die Möglichkeit, dass einige Sammelkläger gegen die Genehmigung der Vergleichsvereinbarung vor einem US-Berufungsgericht Einspruch einlegen, da die entsprechende Frist noch nicht verstrichen ist.

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

Volkswagen hat separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von 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 Motoren des Typs 2,0 l TDI und 3,0 l TDI – für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 603 Mio. USD beigelegt werden. In sechs Bundesstaaten (Arizona, New Jersey, New Mexico, Oklahoma, Vermont und West Virginia), die sich den Vereinbarungen nicht angeschlossen haben, stehen noch Verbraucherklagen aus. Die Attorneys

General von 18 US-Bundesstaaten (Alabama, Illinois, Maine, Maryland, Massachusetts, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, New Jersey, New Mexico, New York, Ohio, Pennsylvania, Tennessee, Texas, Vermont und Wyoming) sowie einige Kommunen haben vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten Klage – und der Bundesstaat Washington hat im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens einen Pönalanspruch – gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen erhoben und fordern/fordert Bußgelder und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Alabama, Illinois, Maine, Maryland, Massachusetts, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, New York, Ohio, Pennsylvania, Tennessee, Texas, Washington und Wyoming waren an den vorstehend beschriebenen staatlichen Vergleichen in Bezug auf verbraucherrechtliche und wettbewerbsrechtliche Klagen beteiligt, wobei diese Vergleiche jedoch keine umweltrechtlichen Bußgelder einschlossen. Des Weiteren hat der Bundesstaat Delaware zwar noch keine Klage eingereicht, aber eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach die für seine Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltenden Verjährungsfristen bis Ende Februar 2017 ausgesetzt werden. Zwei weitere Staaten – Oregon und Wisconsin – unterzeichneten zwar Vereinbarungen, wonach die für ihre Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltenden Verjährungsfristen bis Ende 2016 ausgesetzt werden, haben aber keine Verlängerung gefordert oder Klage eingereicht. Ein weiterer Staat (Connecticut) hat seine Absicht zur Teilnahme an Vergleichsgesprächen in Bezug auf die Verletzung des Umweltrechts bekundet, wird aber keine Klage erheben.

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

Auch diese Klagen sind, wie vorstehend beschrieben, zur Koordination an das Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass keine Rückstellungen gebildet wurden. Des Weiteren wurden keine Eventualverbindlichkeiten angegeben, da sie gegenwärtig nicht bewertbar sind.

In Kanada sind in Bezug auf Fahrzeuge mit 2,0-Liter- und 3,0-Liter-Motoren zivilrechtliche Verbraucheransprüche geltend gemacht und Untersuchungen seitens der Regulierungsbehörden eingeleitet worden. Am 19. Dezember 2016 trafen die Volkswagen AG und weitere kanadische und US-amerikanische Gesellschaften des Volkswagen Konzerns mit Verbrauchern in Bezug auf 2,0-Liter-Dieselfahrzeuge eine Sammelklageregelung in Kanada. Ebenfalls am 19. Dezember 2016 vereinbarte die Volkswagen Group Canada mit dem kanadischen Wettbewerbskommissar (Commissioner of Competition) eine zivilrechtliche Übereinkunft seiner regulatorischen Untersuchung von Verbraucherschutzangelegenheiten bezüglich dieser Fahrzeuge. Zivile Verbraucheransprüche und die Untersuchungen des Kommissars in Bezug auf 3,0-Liter-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. Für mögliche Verpflichtungen aus anhängigen Verfahren in Kanada wurden Rückstellungen gebildet.

5. Bewertung der Risiken aus der Dieseldematik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken einschließlich angemessener Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Dieseldematik wurden auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen im Berichtsjahr Aufwendungen in Höhe von 5,1 Mrd. € (Vorjahr: 7,0 Mrd. €) erfasst. Rückstellungen für Rechtsrisiken des Vorjahres waren in Höhe von 0,4 Mrd. € ertragswirksam aufzulösen. Daneben wurden im Zusammenhang mit der Dieseldematik – soweit bereits hinreichend bewertbar – insbesondere Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit Anlegerklagen in Höhe von 3,1 Mrd. € (Vorjahr: 1,0 Mrd. €) im Anhang angegeben. 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.

Weitere wesentliche Rechtsfälle

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, erhob Klage aus an sie vermeintlich abgetretenen Ansprüchen auf Schadensersatz in Höhe von circa 2,26 Mrd.€ gegenüber der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland, und der Volkswagen AG. Die Klägerin behauptet, dass diese Ansprüche auf vermeintlichen Verstößen der Beklagten gegen Vorschriften zum Schutz des Kapitalmarktes beim Erwerb von Volkswagen Aktien durch Porsche im Jahr 2008 beruhen. Mit Beschluss aus April 2016 hat das Landgericht Hannover eine Vielzahl an Feststellungszielen an das Oberlandesgericht Celle zum Zweck der Herbeiführung eines Musterentscheids vorgelegt. Im Übrigen wurden die Anträge als unzulässig verworfen. Wegen anderer vermeintlicher Ansprüche, unter anderem gegen die Volkswagen AG, in Höhe von insgesamt circa 4,6 Mrd.€, die ebenfalls die damaligen Vorgänge betreffen, beantragten Investoren seit 2010 in verschiedenen Fällen die Einleitung von Güteverfahren. Volkswagen hat jeweils die geltend gemachten Ansprüche zurückgewiesen und den Beitritt zu den Güteverfahren abgelehnt.

Im Jahr 2011 leitete die Europäischen Kommission ein Kartellverfahren gegen die europäischen Lkw-Hersteller wegen unangemessenen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 ein und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung vom 19. Juli 2016 hat die Europäische Kommission mit Ausnahme von MAN und Scania gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen verhängt. Da MAN die EU-Kommission als Kronzeuge über die Absprachen informiert hatte, wurde das Unternehmen von einer Geldbuße ausgenommen. Die Ermittlungen gegen Scania dauern an. Das Unternehmen hat entschieden, seine Verteidigungsrechte umfassend geltend zu machen. Um mögliche Strafen abdecken zu können, wurde eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd.€ gebildet. Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen.

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

Seit November 2016 hat Volkswagen Informationsanforderungen seitens der EPA und der CARB in Bezug auf Automatik-Getriebe in bestimmten Fahrzeugen beantwortet.

Des Weiteren sind gegen Audi und bestimmte verbundene Unternehmen dreizehn vermeintliche Sammelklagen eingereicht worden, die auf dem Vorwurf abstellen, die Beklagte habe die Existenz von „Abschalteinrichtungen“ in mit Automatik-Getriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert. Mehrere dieser vermeintlichen Sammelklagen sind an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden.

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 insbesondere 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.

38. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. €	FÄLLIG	FÄLLIG	FÄLLIG	GESAMT
	2016	2017 – 2020	ab 2021	31.12.2015
Bestellobligo für				
Sachanlagen	7.214	1.169	–	8.383
Immaterielle Vermögenswerte	1.163	143	–	1.306
Investment Property	8	–	–	8
Verpflichtungen aus				
zugesagten Darlehensvergaben an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	558	2	–	560
unwiderruflichen Kredit- und Leasingzusagen an Kunden	4.602	0	94	4.696
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	997	2.466	2.444	5.908
Übrige finanzielle Verpflichtungen	3.290	1.059	200	4.549

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

Den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen stehen erwartete Erträge aus Untermietverhältnissen in Höhe von 1.664 Mio.€ (Vorjahr: 989 Mio.€) gegenüber.

Die Veränderung der Übrigen finanziellen Verpflichtungen ist im Wesentlichen auf den Wegfall einer unwiderruflichen Kreditzusage in Höhe von 1,3 Mrd.€ an LeasePlan zurückzuführen. Demgegenüber sind Sonstige finanzielle Verpflichtungen für zugesagte Investitionen in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologien fördern, enthalten. Die Zusagen wurden im Rahmen der Vergleichsvereinbarung im Zusammenhang mit der Dieseldematik getroffen. In den Übrigen finanziellen Verpflichtungen sind hierfür nunmehr 1,6 Mrd.€ enthalten. Im Vorjahr war der Sachverhalt aufgrund der noch inhaltlichen und zeitlichen Unbestimmtheit der Investitionen nicht in der Tabelle enthalten.

39. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, das im Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers in Deutschland anzugeben.

Mio. €	2016	2015
Abschlussprüfungsleistungen	16	15
Andere Bestätigungsleistungen	7	6
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	4	6
	27	27

40. Gesamtperiodenaufwand

Mio. €	2016	2015
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Aufwendungen für bezogene Leistungen	140.307	143.700
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	29.971	29.301
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	7.046	6.967
	37.017	36.268

41. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2016	2015
Leistungslöhner	236.204	230.720
Indirekter Bereich	292.240	286.125
	528.444	516.845
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	(5.915)	(6.483)
Auszubildende	17.962	17.321
	546.406	534.166
Mitarbeiter der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	72.940	70.221
	619.346	604.387

42. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Schluss des Geschäftsjahres 2016 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

43. 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.

Die Porsche SE hat sich Ende September 2015 mit der Suzuki Motor Corporation über den außerbörslichen Erwerb von 1,5% der Stammaktien an der Volkswagen AG geeinigt. 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 Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG am 1. August 2012 wirkt sich wie folgt auf die bereits vor Einbringung bestehenden, im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge, geschlossenen Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart Konzerns aus:

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

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

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

- › Die Porsche SE hat der Volkswagen AG im Rahmen der Einbringung verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG und ihrer sonstigen übergewandten Beteiligungen gewährt. Diese beziehen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien beziehungsweise Einlagen und beziehungsweise oder auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart und der Porsche AG.
- › Des Weiteren gab die Porsche SE im Rahmen der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs Garantien für sonstige übergewandte Vermögenswerte und Schulden gegenüber der Volkswagen AG ab. Dabei garantiert die Porsche SE, dass diese bis zum Zeitpunkt des Vollzugs der Einbringung nicht abgetreten und grundsätzlich frei von Rechten Dritter sind.
- › Die Haftung der Porsche SE für diese Garantien ist grundsätzlich beschränkt auf die von der Volkswagen AG erbrachte Gegenleistung.
- › Die Porsche SE stellt ihre eingebrachten Tochterunternehmen, die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Tochterunternehmen von Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- › Die Porsche SE stellt die Porsche Holding Stuttgart und die Porsche AG von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten frei; dies schließt die Kosten für eine angemessene Rechtsverteidigung ein.
- › Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Option auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei ihr anfallenden Steuern frei. Darüber hinaus wird die Porsche Holding Stuttgart hälftig von infolge der Verschmelzung ausgelösten Grunderwerbsteuern und sonstigen Kosten freigestellt.
- › Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- › Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 2. Januar 2017 am 31. Dezember 2016 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).

Mitglieder des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind Mitglieder in Aufsichtsräten beziehungsweise Vorständen von anderen Unternehmen oder sind Gesellschafter anderer Unternehmen, mit denen die Volkswagen AG im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit Beziehungen unterhält. Alle Geschäfte mit nahestehenden Personen und Unternehmen werden zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

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

NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	2016	2015	2016	2015
Porsche SE	12	12	2	5
Aufsichtsräte	3	7	5	4
Vorstandsmitglieder	0	1	0	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	890	944	973	886
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	13.728	11.785	1.377	1.429
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	190	126	912	826
Versorgungspläne	4	3	0	0
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	0	0	0	0
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	6	5	6	2

Mio. €	FORDERUNGEN (EINSCHLIESSLICH ERHALTENE SICHERHEITEN) AN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHLIESSLICH VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Porsche SE	323	334	1	110
Aufsichtsräte	0	0	297	165
Vorstandsmitglieder	0	0	39	81
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.036	1.015	1.188	1.418
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	8.808	7.495	1.784	2.343
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	53	40	495	518
Versorgungspläne	1	1	8	8
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	–	–	64	25
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	2	0	1	0

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen in Höhe von 3.613 Mio.€ (Vorjahr: 4.704 Mio.€) und an die Porsche SE gezahlte Dividenden in Höhe von 17 Mio.€ (Vorjahr: 719 Mio.€) nicht enthalten.

Von den Forderungen gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen wurden im Geschäftsjahr 52 Mio.€ (Vorjahr: 148 Mio.€) wertberichtigt.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 112 Mio.€ (Vorjahr: 262 Mio.€).

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

Die empfangenen Lieferungen und Leistungen von der Porsche SE entfallen im Wesentlichen auf eine marktübliche Haftungsvergütung für übernommene Garantien. Die an die Porsche SE erbrachten Lieferungen und Leistungen entfallen im Wesentlichen auf Zinserträge für gewährte Darlehen.

Die Forderungen an die Porsche SE bestehen im Wesentlichen aus Darlehensforderungen.

Der Rückgang der Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen resultiert im Wesentlichen aus dem Wegfall einer unwiderruflichen Kreditzusage in Höhe von 1,3 Mrd.€ an LeasePlan.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten in Höhe von 297 Mio.€ (Vorjahr: 165 Mio.€) 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 die Tantieme sowie die Fair Values der virtuellen Aktien der Vorstandsmitglieder in Höhe von 26 Mio.€ (Vorjahr: 36 Mio.€). Daneben werden hier aus Anlass der Beendigung von Vorstandsverhältnissen gewährte Beträge in Höhe von – Mio.€ (Vorjahr: 39 Mio.€) ausgewiesen.

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:

€	2016	2015
Kurzfristig fällige Leistungen	45.456.678	65.404.667
Leistungen auf Basis virtueller Aktien	-670.296	-
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	9.347.409	3.375.923
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	41.132.431
	54.133.791	109.913.021

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 Beschluss war bei der Ermittlung der kurzfristig fälligen Leistungen nach IFRS in 2015 nicht zu berücksichtigen, da die Beschlussfassung erst nach Ablauf des Geschäftsjahres erfolgt ist. Die Verpflichtungen aus diesen virtuellen Aktien werden ab 2016 gemäß IFRS 2 als „cash-settled plan“ bilanziert und mittels eines anerkannten Bewertungsverfahrens zum Fair Value bewertet. Aus der Verknüpfung des ursprünglichen Bonus (5,7 Mio.€) an die zukünftige Aktienkursentwicklung ergab sich zum 22. April 2016 ein Ertrag in Höhe von 1,5 Mio.€, der in 2016 die Leistungen auf Basis virtueller Aktien gemindert hat. Aufgrund der Aktienkursentwicklung bis zum 31. Dezember 2016 wurden Aufwendungen in Höhe von 0,8 Mio.€ erfasst, die nach IFRS innerhalb der Leistungen auf Basis virtueller Aktien ausgewiesen werden. Der Fair Value der Verpflichtung gegenüber den Vorständen zum 31. Dezember 2016 beträgt 5,0 Mio.€. Sofern sämtliche Vorstandsmitglieder zum 31. Dezember 2016 ausgeschieden wären, hätte die Verpflichtung (innerer Wert) insgesamt 5,1 Mio.€ betragen.

Aus dem Verzicht von Herrn Pötsch auf einen Teil seiner variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 hat sich ein Ertrag in Höhe von 2,3 Mio.€ ergeben, der keinen Einfluss auf die kurzfristig fälligen Leistungen des Berichtsjahres hat. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 24. Februar 2017 das Angebot von Herrn Blessing angenommen, für das Geschäftsjahr 2016 auf den Aufstockungsbetrag in Höhe von 512,5 Tsd. € zur Erreichung der Mindestvergütung unwiderruflich zu verzichten. Auf die dargestellten kurzfristig fälligen Leistungen des Jahres 2016 nach IFRS hat der nach Ablauf des Geschäftsjahres erklärte Verzicht keine Auswirkung.

Für weitere Details verweisen wir auf unsere Ausführungen im Vergütungsbericht innerhalb des Lageberichts.

Den angestellten Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat steht weiterhin ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags zu. Dieses orientiert sich an den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes und entspricht einer angemessenen Vergütung für die entsprechende Funktion beziehungsweise Tätigkeit im Unternehmen. Dies gilt entsprechend für den Vertreter der Leitenden Angestellten im Aufsichtsrat. Die Mitglieder des Aufsichtsrates haben gegenüber dem Vorstand erklärt, auf ihre Ansprüche für sämtliche Vergütungszahlungen für das Geschäftsjahr 2016 zu verzichten. Der Verzicht gilt, soweit und sofern diese Ansprüche über den Betrag hinausgehen, der sich bei der Umsetzung der von der Hauptversammlung am 10. Mai 2017 für das laufende und künftige Geschäftsjahre noch zu beschließenden neuen Vergütungsregelungen für den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2016 ergeben hätte. Auf die im Anhang dargestellten Werte des Jahres 2016 hat der nach Ablauf des Geschäftsjahres erklärte Verzicht keine Auswirkung.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder.

Die Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses im Vorjahr wurden für die Herren Östling, Winterkorn, Klingler und Pötsch zugesagt.

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

44. Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 18. November 2016 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage www.volkswagenag.com/ir dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 24. November 2016 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.audi.de/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE haben im Dezember 2016 gemäß § 161 AktG ihre jährliche Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.corporate.man.eu/de dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der RENK AG haben am 9. Dezember 2016 eine Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.renk.de/corporated-governance.html dauerhaft zugänglich gemacht.

45. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

€	2016	2015
Bezüge des Vorstands		
Erfolgsunabhängige Vergütung	18.093.835	28.288.098
Erfolgsabhängige Vergütung	21.453.778	34.956.362
	39.547.612	63.244.460
Bezüge des Aufsichtsrats		
Fixe Vergütungsbestandteile	709.346	660.976
Variable Vergütungsbestandteile	4.687.220	35.977
	5.396.565	696.953

ERFOLGSUNABHÄNGIGE VERGÜTUNG

Die erfolgsunabhängige Vergütung des Vorstands setzt sich aus einer Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Die Festvergütung enthält neben der Grundvergütung in unterschiedlichem Umfang auch die Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften. Daneben hat Frau Hohmann-Dennhardt 6,3 Mio.€ (Vorjahr: Herr Diess 5,0 Mio.€ und Herr Renschler 11,5 Mio.€) zur Kompensation von verloren gegangenen Ansprüchen aufgrund des Arbeitgeberwechsels erhalten. 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

Die erfolgsabhängige Vergütung setzt sich zusammen aus einer Sondervergütung, die sich auf die Geschäftsentwicklung des Berichtsjahres und des vorangegangenen Jahres bezieht, sowie seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI), dem eine Betrachtung des Berichtsjahres und der drei vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt. Darüber hinaus können individuelle Leistungen der Vorstandsmitglieder bonifiziert werden.

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. In den nach handelsrechtlichen Vorschriften ermittelten erfolgsabhängigen Vergütungen sind die von den aktiven Vorständen zurückbehaltenen und unter dem Vorbehalt der zukünftigen Aktienkursentwicklung gestellten Beträge bereits in 2015 mit ihrem Fair Value in Höhe von 4,2 Mio.€ einbezogen worden. Aufgrund der Aktienkursentwicklung bis zum 31. Dezember 2016

wurden Aufwendungen in Höhe von 0,8 Mio€ erfasst, die nach handelsrechtlichen Regelungen keine Bezüge darstellen. Des Weiteren hat sich aus dem Verzicht von Herrn Pötsch auf einen Teil seiner variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 ein Ertrag in Höhe von 2,3 Mio € ergeben, der keinen Einfluss auf die angegebenen Bezüge des Berichtsjahres hat. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 24. Februar 2017 das Angebot von Herrn Blessing angenommen, für das Geschäftsjahr 2016 auf den Aufstockungsbetrag in Höhe von 512,5 Tsd. € zur Erreichung der Mindestvergütung unwiderruflich zu verzichten. Der Verzicht hat die nach handelsrechtlichen Vorschriften anzugebende erfolgsabhängige Vergütung des Berichtsjahres gemindert.

PENSIONSANSPRÜCHE

Am 31. Dezember 2016 betragen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands nach IFRS 113,5 Mio. € (Vorjahr: 86,6 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.

An Mitglieder des Vorstands wurden unverzinsliche Vorschüsse in Höhe von – Mio. € (Vorjahr: 0,2 Mio. €) gezahlt, die mit der erfolgsabhängigen Vergütung im Folgejahr verrechnet werden.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 11,1 Mio. € (Vorjahr: 51,3 Mio. €) erhalten. In den Vorjahreswerten sind Beträge enthalten, die den Herren Östling, Winterkorn, Klingler und Pötsch im Zusammenhang mit ihrem Ausscheiden aus dem Vorstand zugesagt wurden.

Für die ausgeschiedenen Mitglieder des Vorstands bestanden Rückstellungen für Pensionen nach IFRS von 270,0 Mio. € (Vorjahr: 242,7 Mio. €).

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

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Wolfsburg, 24. Februar 2017

Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand


Matthias Müller


Karlheinz Blessing

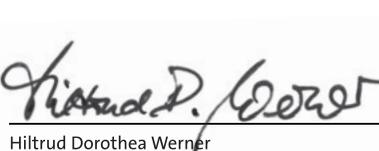

Herbert Diess


Francisco Javier Garcia Sanz


Jochem Heizmann


Andreas Renschler


Rupert Stadler


Hiltrud Dorothea Werner


Frank Witter

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 24. Februar 2017 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Wir haben den von der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Eigenkapitalentwicklung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und zusammengefasstem Lagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den zusammengefassten Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der zusammengefasste Lagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Ohne unser Urteil einzuschränken, weisen wir auf die im Anhang im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ und im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt „Dieselthematik“ dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik, den zugrundeliegenden Ursachen, der Involvierung von Vorstandsmitgliedern sowie der Auswirkungen auf diesen Abschluss hin.

Auf der Grundlage der dargestellten und diesem Abschluss zugrundeliegenden bisherigen Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung des Sachverhalts gibt es keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder vor Sommer 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten. Sollten im Rahmen der weiteren Aufklärungen neue belastbare Erkenntnisse über einen früheren Informationsstand der Vorstandsmitglieder über die bewusste Manipulation der Steuerungssoftware gewonnen werden, könnte dies ggf. Auswirkungen auf den Jahres- bzw. Konzernabschluss sowie auf den zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2016 und die Vorjahre haben.

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

Hannover, den 24. Februar 2017

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Norbert Winkeljohann
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer